ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

ЧАРЛЬЗ А. ЛОКВУД МОТИЦУРА ХАСИМОТО

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга написана бывшим командующим подводными силами Тихоокеанского флота США. Автор подробно освещает боевую деятельность американских подводных лодок на Тихом океане а годы второй мировой войны. В книге рассматриваются тактические приемы подводных лодок, приводятся сведения об одиночных и групповых действиях лодок против японского торгового судоходства и боевых кораблей. Книга содержит большой фактический материал о потерях военного и торгового флота Японии.

- Локвуд Чарльз
  - Американская подводная война
  - Предисловие к советскому изданию
  - Предисловие к американскому изданию
  - Предисловие автора
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
  - Глава 12
  - Глава 13
  - Глава 14
  - Глава 15
  - Глава 16
  - Глава 17
  - Глава 18
  - Глава 19
  - Глава 20
  - Глава 21
  - Приложения
    - Американские подводные лодки, погибшие в годы Второй Мировой войны
    - Японские военные корабли, потопленные американскими подводными лодками

- Основные данные о торпедных атаках американских подводных лодок при боевых действиях против японских морских сообщений в период Второй мировой войны[22]
- Потери японского торгового флота от американских подводных лодок во Второй мировой войне[23]
- Список иллюстраций

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23

Локвуд Чарльз
Топи их всех!

Американская подводная война

Чтобы правильно понять роль американских подводных лодок в военных действиях на Тихом океане как основных сил, действовавших против судоходства Японии, необходимо уяснить значение океанских и морских коммуникаций для Японии и рассмотреть действенность принятых японским командованием мер по их обеспечению. Известно, что к началу Второй мировой войны Япония имела хорошо развитую промышленность, включая тяжелую. В то же время потребности промышленности в сырье за счет местных ресурсов удовлетворялись в очень малой степени. Например, потребность в железной руде, фосфатах, свинце, калийных солях удовлетворялась на 10–20 %; в нефти, нефтепродуктах, никеле, ртути, сурьме, асбесте — на 4–5 %; марганце, цинке, олове, поваренной соли — на 25–35 %; в меди, каменном угле (за исключением коксующихся) и в хромитах — на 60–80 %. На островах собственно Японии полностью отсутствовали такие виды сырья, имеющие большое военное значение, как бокситы, графит, молибден. Япония ввозила хлопка 100 % потребности, пшеницы — 90 %, риса — 20 %, нефти — 70 %, леса — 60 %, сахара — 40–45 %. Общий объем импорта в 1938 году равнялся 23,6 млн. тонн, экспорта — 9,2 млн. тонн. Очевидно, что при столь слабой обеспеченности стратегическим сырьем японские милитаристы не решались предпринять нападение на СССР. Для обеспечения действий на главном направлении агрессии японская военщина рассчитывала предварительно нанести удар в южном направлении и захватить богатые сырьем районы, укрепив тем самым свой военно-экономический потенциал. Эти обстоятельства и определяли направление океанских и морских коммуникаций, а также значение и роль их для Японии.

Начиная с 1942 года, основные японские коммуникации проходили в западной, юго-западной и южной частях Тихого океана. Они связывали военно-морские базы и порты Внутреннего Японского моря, южной части острова Хонсю и острова Кюсю с Китаем, Манчжурией, Кореей, Индокитаем, Британской Малайей и Голландской Ост-Индией, а также с островными районами так называемой передовой линии военно-морских баз Японии в южной и центральной частях Тихого океана. По этим направлениям в Японию шел основной поток стратегического сырья, а из Японии вывозилось оружие, боевая техника и войска. Незначительную роль играли коммуникации, проходившие вдоль японских островов на север до северной оконечности Курильских

островов.

Особое значение для Японии имела так называемая нефтяная коммуникация, связывавшая ее с Индонезией. Известно, что Япония всегда — а в годы войны особенно — ощущала острую нехватку нефти. Добыча ее не превышала 0,5 млн. тонн при годовой потребности во время войны в 10–12 млн. тонн. В значительной части эта потребность удовлетворялась за счет нефти, которая доставлялась из Индонезии. Поэтому японские танкеры как объекты атаки для американских подводных лодок ставились выше крейсеров.

Для удовлетворения своих импортно-экспортных нужд Япония в середине 1941 года имела торговый флот, насчитывающий 2806 судов общим тоннажем 6384000 GRT (по другим данным — 2529 судов общим тоннажем 6337000 GRT), нефтеналивной флот насчитывал 47 танкеров вместимостью 430000 GRT. Такой тоннаж сухогрузного и нефтеналивного флотов не удовлетворял полностью нужд не только военного, но и мирного времени.

Предвоенные расчеты японского Морского Генерального Штаба (основанные на опыте Первой мировой войны) возможных ежегодных потерь торгового флота в 0,7–0,8 млн. тонн при годовых судостроительных возможностях в 1 млн. тонн оказались ошибочными. Потери значительно превзошли расчетные данные, а общая нехватка металла из-за возросших потребностей в военном кораблестроении и самолетостроении не позволяла организовать расширенное воспроизводство судов торгового флота. В итоге к декабрю 1943 года тоннаж торговых судов сократился до 4,95 млн. тонн, в августе 1944 года он равнялся 3,5 млн. тонн, а к началу 1945 года не превышал 2,7 млн. тонн. К концу войны Япония располагала торговым флотом тоннажем в 1,4 млн. тонн.

За годы минувшей войны Япония построила 3,1 млн. тонн торгового тоннажа, а потеряла 2259 торговых судов общим тоннажем более 8 млн. тонн. При этом подводными лодками, по данным книги, было потоплено 1178 судов общим тоннажем 5,1 млн. тонн и всеми видами авиации 749 судов общим тоннажем около 2,5 млн. тонн. Таким образом, на долю американских подводных лодок падает около 64 % потопленного торгового тоннажа Японии. Кроме того, лодки потопили 214 боевых кораблей.

Как же американские лодки добились этого?

Первые встречи с врагом принесли американским подводникам одни разочарования. Дело в том, что командиры лодок слишком хорошо помнили результаты совершенно

нереалистичных довоенных учений. Так как «потопления» во время учений имели решающее значение для карьеры командира, почти все атаки выполнялись вслепую, по данным гидроакустики, с предельных дистанций. В условиях настоящей войны такие атаки почти не имели шансов на успех. Вдобавок командование американского флота ухитрилось раздробить силы. 23 новые эскадренные лодки были отправлены в Манилу на помощь 6 старым лодкам типа «S» для защиты Филиппин. В Пирл-Харборе осталась 21 лодка, из которых лишь 11 были боеспособными. Остальные лодки стояли на ремонте. И в дальнейшем командование ВМФ продолжало распылять имеющиеся лодки между двумя командованиями — Тихоокеанским и Азиатским флотами. «Проблема командования» так и не была полностью решена до самого конца войны.

Американские лодки первыми встретились с противником. Но атаки, проведенные по довоенным канонам, с глубины более 100 футов, не имели успеха. Лишь некоторые командиры сумели отвергнуть довоенную доктрину и всплывать под перископ при атаке. В результате первые походы 11 подводных лодок из Пирл-Харбора привели к потоплению всего лишь 11 японских судов.

Вообще начало войны сложилось катастрофически для союзников. Они получили сокрушительный удар в Пирл-Харборе, за которым последовал неизбежный период растерянности и хаоса. А в западной части Тихого океана японцы развернули наступление, и американские корабли были выведены из Манилы на Яву. Для защиты Филиппин были оставлены лишь несколько подводных лодок. «Силайон» оказалась первой лодкой, погибшей в этой войне. Она ремонтировалась в Маниле и попала под удар японской авиации. В лодку попали 2 бомбы, после чего команда сняла с нее все уцелевшее оборудование и затопила. 22 из 28 лодок Азиатского флота были двинуты навстречу японцам, но не добились почти ничего. Плохие торпеды, неверная тактика, неспособные командиры делали свое дело. Особенно удручающими были неполадки с торпедами. Они шли слишком глубоко, сбивались с курса, вообще описывали циркуляцию, угрожая самой лодке, взрывались преждевременно или просто не взрывались… В декабре 1941 года лодки Азиатского флота атаковали 28 целей и выпустили 70 торпед, добившись **одного** попадания. Лишь командир S-38 Чеппл продемонстрировал обязательную для подводника агрессивность, потопив японский транспорт. До эвакуации из Манилы 26 декабря 1941 года это был единственный успех подводных лодок Азиатского флота.

Желание генерала Макартура наладить снабжение осажденного Коррехидора с помощью подводных лодок поставило

перед лодками Азиатского флота новые задачи, к которым они не были готовы. А учитывая малую вместимость отсеков, результат можно было предсказать заранее. Нормально снабжать гарнизон острова оказалось невозможно, зато лодки были отвлечены от решения более важных задач. Лишь в мае Макартур и Азиатский флот отправились в Австралию зализывать раны. Но генерал продолжал рассматривать Азиатский флот как свою собственность и теперь потребовал, чтобы лодки доставляли снабжение филиппинским партизанам.

В июне 1942 года произошла битва при Мидуэе, которая стала поворотным пунктом войны на Тихом океане. Из 12 американских подводных лодок, развернутых вокруг Мидуэя, лишь 4 видели противника, но ни одна не добилась успеха. Зато японская лодка I-168 потопила поврежденный авианосец «Йорктаун» и эсминец «Хамманн». Самым ярким примером отвратительного качества американских торпед является атака «Наутилусом» горящего авианосца «Кага». Лодка выпустила 4 торпеды из носовых аппаратов. Одна застряла прямо в аппарате, две пошли слишком глубоко, четвертая попала в цель, но не взорвалась. Ее воздушный баллон был использован в качестве спасательного плотика одним из матросов авианосца. Как и во время боев на Филиппинах, лодки показали себя плохим средством обороны. Оказалось, что командование Тихоокеанского флота впустую развернуло такое большое число подводных лодок. Их работу могли выполнить гораздо лучше и гораздо меньшими затратами сил самолеты. Впрочем, если бы американские торпеды были чуть надежнее, лодки могли бы добиться и более удовлетворительных результатов.

Хотя возле Мидуэя японцы получили отпор, их вылазка в районе Алеутских островов увенчалась успехом. Они захватили острова Атту и Кыска. Американский флот был извещен разведкой об этой опасности и заранее перебросил 10 старых подводных лодок типа «S» в Датч-Харбор, чтобы прикрыть этот сектор. Но старые лодки не сумели даже обнаружить японцев, не говоря уже о том, чтобы остановить их. Зато американцы потеряли S-27, которая села на мель, так как не имела надежных штурманских карт. Сразу после этого на Алеутские острова были срочно отправлены 7 новых больших лодок. «Гроулер» под командованием Говарда Гилмора потопила один вражеский эсминец и повредила еще два. Лодка «Тритон» потопила еще один японский эсминец. Но в отместку японцы потопили «Гранион». Других встреч с противником лодки не имели, и ни один из противников не добился больше никакого успеха. Самыми опасными врагами на Алеутах оказались ужасная погода,

предательские течения и ненадежные карты. До конца 1942 года американские лодки на Алеутских островах сумели потопить только один транспорт, но при этом еще одна лодка едва не погибла во время шторма.

Июнь 1942 года стал еще одним, хотя и не столь заметным, поворотным пунктом. Подводные лодки Азиатского флота перешли под командование энергичного контр-адмирала Чарльза Локвуда. Любой адмирал американского флота за время службы мог оказаться на самых различных постах, но Локвуд отказывался от самых заманчивых назначений, только чтобы остаться на подводных лодках. Он считал себя подводником до мозга костей и действительно был таковым. Локвуд стал первым командиром подводной лодки V-3, а в 1936 году стал командиром эскадры подводных лодок типа «Р» — первых действительно океанских лодок. Локвуд заработал репутацию изрядного склочника, отчаянно сражаясь против того, чтобы характеристики лодки и программы их строительства определяли «линкорные» адмиралы. Не менее тяжелую борьбу ему пришлось вести, отстаивая право подводных лодок на самостоятельные действия без подчинения командованию все того же линейного флота. В обоих случаях ему удалось добиться определенного успеха. Теперь в качестве командира самой крупной группировки американских подводных лодок Локвуд должен был продемонстрировать, на что способны его любимцы.

Одним из первых самостоятельных мероприятий Локвуда стали испытания торпед Mk XIV. Он хотел выяснить, насколько надежно они держат установленную глубину хода. Уже через два дня выяснилось, что торпеды идут, как им бог на душу положит. Но потребовалось несколько месяцев, чтобы убедить Бюро вооружений в достоверности полученных результатов. И потребовалось дополнительное время на устранение неполадок. Но проблемы с торпедами не ограничивались только этим. Результаты первых боевых поход принесли массу разочарований, так как количество затраченных торпед совершенно не соответствовало количеству потопленных судов. Расследование показало ненадежность магнитного взрывателя, и от него пришлось временно отказаться. Но Локвуд безжалостно сместил почти четверть своих командиров за недостаток агрессивности и устроил остальным крепкую головомойку по той же причине. Адмиральский фитиль мог последовать и после неудачного похода, и после удачного тоже.

В западной части Тихого океана, как и при Мидуэе, японские подводники добились более крупных успехов, чем американские. Самым крупным японским военным кораблем, потопленным к

этому времени американскими лодками, был тяжелый крейсер «Како». Его торпедировала 10 августа 1942 года возле Кавиенга старая подводная лодка S-44. Для сравнения перечислим достижения японцев за две недели в конце августа. Одна японская подводная лодка всадила торпеду в авианосец «Саратога», которому пришлось возвращаться в Пирл-Харбор на ремонт, затянувшийся на 3 месяца. Другая лодка повредила торпедой линкор «Норт Каролина». Авианосец «Уосп» получил попадания 3 торпед и пошел на дно.

В августе подводные силы получили удар в спину от собственного командования, которое решило заменить действующие на Соломоновых островах старые лодки типа «S» новыми эскадренными подводными лодками. Единственным местом, где можно было отыскать эти лодки, оказались базы Азиатского флота, находящиеся на западном побережье Австралии. Силы Локвуда оказались раздроблены. 7 из его 15 лодок были отправлены в Брисбен, что подорвало возможности действий в выделенном ему районе. И общей бедой **всех** американских лодок стало неверное указание районов патрулирования. Даже Локвуд грешил этим. Штабы всех трех соединений подводных лодок никак не могли понять, где именно следует искать вражеские корабли. Японцы бездумно использовали привычные судоходные маршруты, где их суда можно было атаковать практически безнаказанно. Существовало несколько узловых точек, например пролив между Лусоном и Формозой, где пересекались несколько маршрутов и судоходство было особенно интенсивным. Вместо того чтобы направлять лодки к таким критическим пунктам, их часто посылали патрулировать в мелководные районы перед входом в порты, где глубины были малыми, а силы ПЛО — большими. Например, с июля по сентябрь 1942 года 11 подводных лодок были направлены из Пирл-Харбора патрулировать перед крупной японской базой на Труке. Они видели много заманчивых целей, но сумели потопить только 8 кораблей. Зато каждая лодка неоднократно подвергалась атаке глубинными бомбами, хотя одной из них и удалось добиться заслуживающего упоминания успеха. «Гринлинг» сообщила о потоплении японского авианосца. Это **мог быть** первый серьезный успех американской лодки. Но в действительности все оказалось немного иначе. Лодка потопила лайнер «Бразил Мару» (12000 GRT), самый крупный корабль, потопленный к этому времени американскими подводными лодками. Он даже был предназначен для переоборудования в эскортный авианосец, но… Моряки, спасшиеся с «Бразил Мару» сообщили, что первые 4 торпеды из 7, выпущенных «Гринлингом»,

попали в цель, но не взорвались. То есть проблемы с торпедами пока еще оставались не решенными.

Американское командование решило испробовать новую тактику. Для ослабления давления японцев на Соломоновых островах две старые большие лодки «Аргонот» и «Наутилус» высадили диверсионную партию морской пехоты на остров Макин (Гилбертовы острова). Рейд оказался успешным. 211 человек из 2-го батальона рейдеров морской пехоты уничтожили базу гидросамолетов и перебили японский гарнизон, насчитывавший всего 70 человек. Но с другой стороны, этот рейд больно аукнулся американцам позднее. Встревоженные японцы значительно укрепили оборону Гилбертовых островов, и через год при захвате Макина и Таравы американцы понесли большие потери.

В последние месяцы 1942 года ситуация несколько улучшилась, чему способствовали многие факторы. В Пирл-Харбор начали прибывать новые лодки типа «Гато», а более старые начали постепенно выводиться из состава действующего флота. Большое значение имела постепенная замена недостаточно агрессивных капитанов более молодыми и не столь осторожными. В августе 1942 года на лодках появился новый поисковый радар SJ. Хотя он еще страдал от «детских болезней», радар оказался крайне полезным. Правда, пока еще его получили далеко не все лодки. И наконец, командование подводных сил стало больше доверять данным разведки, которые помогали чаще обнаруживать противника.

Но сохранились и проблемы. Прежде всего, так и не был до конца преодолен кризис с торпедами. Результат атаки, даже прекрасно проведенной, оставался делом случая. Сохранилась раздробленность сил, по-прежнему неверно ставились задачи. Едва подводные силы Тихоокеанского флота в Пирл-Харборе успели получить пополнение, как пришел приказ отправить 9 лодок в Брисбен. Самые новые лодки, вместо того чтобы патрулировать в японских водах, были направлены на юго-запад Тихого океана, где целей было гораздо меньше. Добавим, что по каким-то таинственным причинам торпеды лодок, базирующихся в Пирл-Харборе, действовали гораздо надежнее, чем у лодок, находящихся в Австралии. В результате подводные силы Тихоокеанского флота за последние 2 месяца 1942 года совершили только 10 боевых походов.

Статистика говорит, что лодка, направленная в японские воды, топила в два раза больше судов, чем в других районах, например, возле Трука. Но командование не желало видеть это. Всего за 1942 год американские лодки потопили 180 японских судов вместимостью 725000 GRT. Правда, немцы за эти же 12

месяцев потопили 1160 судов вместимостью 6000000 GRT.

В начале 1943 года произошли важные перемены в командовании. Локвуд, который сидел в западной Австралии всего с 8 подводными лодками, был назначен командующим подводными силами южной части Тихого океана. В Брисбене, где в это время базировалась самая крупная группировка американских лодок, появился новый командир. Джимми Файф имел свое собственное мнение относительно причин плохих результатов. Он решил, что командирам предоставлено слишком много свободы. Теперь все перемещения и действия лодок попали под жесткий контроль штаба. Это немного напоминало методы командования Деница. Но на Тихом океане это привело к катастрофическим результатам. Файф, на радость японцам, потребовал, чтобы каждый командир постоянно сообщал свои координаты. Если в 1942 году Соединенные Штаты потеряли от действий противника всего 3 подводные лодки, то за первые 2 месяца 1943 года Файф потерял 4 лодки, а еще 2 были тяжело повреждены. Файф так и не поверил, что причиной этого был интенсивный радиообмен, но попытки управлять лодками на расстоянии все-таки прекратил.

Одна из поврежденных лодок Файфа вошла в историю. Ночью 7 февраля 1943 года «Гроулер» Говарда Гилмора из надводного положения атаковал японский транспорт. Японское судно пошло на таран, и на лодке заметили это слишком поздно, когда столкновение уже было неизбежно. Когда корабли столкнулись, японцы обстреляли мостик лодки из ручного оружия. Два моряка были убиты на месте, а Гилмор был тяжело ранен. На мостике не осталось никого, кроме раненого капитана, и Гилмор приказал своему старшему помощнику погружаться. После нескольких секунд колебания тот выполнил приказ. Гилмор посмертно был награжден Медалью почета конгресса и стал первым американским подводником, получившим ее.

В начале 1943 года напряженность на Соломоновых островах значительно снизилась, и американский флот снова начал проявлять интерес к островам в центре Тихого океана. 7 лодок были переведены обратно из Брисбена в Пирл-Харбор. Так как 2 лодки, базировавшиеся во Фримантле, погибли, то значение Австралии как базы американских подводных лодок начало снижаться. Азиатский флот все меньше и меньше влиял на ход военных действий. Зато вернувшаяся в Пирл-Харбор «Уоху» стала самой знаменитой американской подводной лодкой. После двух безрезультатных походов на ней сменили командира. Дадли Мортон сумел превратить недовольный бунтующий экипаж в отличную боевую команду. Первый же поход Мортона оказался

живительным душем для всех американских подводных сил. Он вошел в гавань Вевака на Новой Гвинее и повредил стоящий там японский эсминец. Потом Мортон настиг конвой из 4 судов и потопил 3 из них. На обратном пути, уже не имея торпед, «Уоху» встретила небольшой японский транспорт, который был потоплен огнем палубного орудия. Но во время этого же похода произошел такой инцидент: один из кораблей, потопленных «Уоху», оказался войсковым транспортом, и Мортон безжалостно расстрелял пытавшихся спастись японцев.

Когда лодка возвращалась в Пирл-Харбор, Мортон приказал поднять на перископе метлу в знак того, что океан очищен. В этом походе Мортон продемонстрировал образцовую настойчивость и агрессивность.

В начале 1943 года командование американских подводных сил предприняло первые попытки организации волчьих стай, хотя не было уверено в успехе. Когда адмирал Файф получил сведения разведки о новой зоне формирования японских конвоев к северу от Рабаула, он решил направить туда 3 группы из 2 лодок каждая для проверки тактики совместных действий. Результаты оказались скромными, эти лодки потопили всего 4 японских судна. И причиной тому была не сильная ПЛО японцев, а недостаток опыта американцев. Например, Файф ухитрился запретить радиопереговоры между лодками одной группы! В результате лодкам приходилось общаться между собой через Брисбен. Очень часто командиры лодок не знали координат своего партнера и были вынуждены в ходе атаки проявлять чрезмерную осторожность, чтобы не потопить свою же лодку.

Снова возникли проблемы с торпедами. Теперь самым больным местом стал магнитный взрыватель. Он не срабатывал, когда торпеда проходила под целью. Если же командир устанавливал меньшую глубину хода, чтобы торпеда взорвалась, попав в борт корабля, магнитный взрыватель имел склонность срабатывать преждевременно. Наиболее потрясающий пример дала атака лодки «Танни» под командованием Джона Скотта. 8 апреля 1943 года он оказался рядом с группой из 3 японских авианосцев. Из-за постоянных отказов взрывателя Mk VI Скотт приказал установить торпеды на малую глубину хода. Из 10 выпущенных торпед 6 взорвались преждевременно! Еще 3 прошли мимо, и лишь 1 торпеда попала в цель. Эскортный авианосец «Таё» был поврежден, но «Хиё» и «Дзуньё» остались целы. И все равно ничего не было сделано. Бюро вооружений сумело убедить Локвуда, что конструкция взрывателя безупречна, просто кое-где у нас порой имеются отдельные мелкие дефекты. Лишь у Мортона не возникало проблем с торпедами. Во время следующего похода

в Желтое море он потопил 9 японских судов.

Во время пятого похода «Уоху» Мортон нашел решение торпедной проблемы. Патрулируя в районе Курильских островов, «Уоху» потопила 3 судна, но упустила еще 3 из-за отказов торпед. Вернувшись, Мортон высказал Локвуду все, что он думает о взрывателе Mk VI. Другие капитаны тоже пытались объясняться с командующим, но их не слушали. Мортон был слишком заметной фигурой, и терпение Локвуда наконец лопнуло. 24 июня он приказал не использовать магнитные взрыватели. Вроде бы проблемы с торпедами ушли в прошлое, но это лишь казалось. В июне 1943 года произошел инцидент с подводной лодкой «Тиноса». Осатаневший Локвуд приказал провести опытные торпедные стрельбы. Одна из новых лодок выпустила несколько торпед в вертикальный береговой утес, добиваясь отказа взрывателя. И тогда выяснилось, что взрыватель был смят раньше, чем боек ударил по детонатору. Дальнейшие эксперименты показали, что, если торпеда попадает в цель под прямым углом (самым выгодным для стрельбы!), отказ взрывателя практически неизбежен. Было решено усилить боек, и через 2 года после начала войны проблемы с торпедами Mk XVI наконец закончились. Лишь теперь американские лодки получили надежное оружие, но следовало все-таки дождаться результатов.

В июле 1943 года Локвуд решил, что подводные силы Тихоокеанского флота достаточно окрепли, чтобы попытаться проникнуть в запретные ранее воды Японского моря. Для первого рейда были выбраны 3 лодки: ветераны «Пермит» и «Плонжер» и новая лодка «Лэпон». Результаты оказались мизерными. Неудача и неверные решения командиров привели к тому, что лодки потопили только 2 маленьких транспорта и повредили третий. В августе была предпринята вторая попытка. На сей раз в поход отправились «Плонжер» и «Уоху». «Плонжер» потопила 3 маленьких судна. Мортон, который перед этим походом лишился своего старпома О'Кейна, испробовал новый метод стрельбы и не добился вообще ничего. В сентябре он совершил новую попытку и кое-чего добился. Послевоенное расследование показало, что «Уоху» потопила 4 судна. Но сама лодка из этого похода не вернулась. Вероятно, она была потоплена японским самолетом при попытке форсировать пролив Лаперуза. К моменту гибели «Маш» Мортон возглавлял список американских асов-подводников. К концу войны он опустился на третью строку, пропустив вперед Слейда Каттера («Сихорс») и своего бывшего старпома Дика О'Кейна («Тэнг»).

Базирующиеся в Брисбене подводные лодки в ноябре 1943 года все еще пытались наладить совместные действия. Несмотря

на опасения высшего командования, 4 лодки («Гато», «Пето», «Рейтон» и «Рэй») сумели атаковать японский конвой между Палау и Рабаулом. Результаты оказались лучше, чем ранее: 4 судна из 5 были потоплены. Но далее подобные попытки не повторялись. Причина заключалась в том, что японские конвои никогда не достигали размеров атлантических, поэтому тактика волчьих стай, прекрасно работавшая в Атлантике, плохо отвечала ситуации на Тихом океане. Другой причиной был характер американских командующих, которые стремились избегать потерь. В начале войны, когда Соединенные Штаты не могли развернуть более 40 подводных лодок, подобная осторожность была вполне понятна. Но к ноябрю 1943 года ситуация изменилась коренным образом. Несмотря на потерю 22 подводных лодок, американский флот имел более 95 единиц, и каждый месяц к ним добавлялись еще 4 новые лодки. Требовалась готовность согласиться с определенным уровнем потерь, так как для достижения хороших результатов следовало посылать лодки в опасные районы. Командование германского подводного флота обладало необходимой твердостью, меняя районы операций, лишь когда потери становились слишком большими. Командование американского флота — хорошо ли, плохо ли — никогда не отличалось подобным хладнокровием.

В последние месяцы 1943 года ситуация еще раз изменилась в пользу американских лодок. Численность подводного флота продолжала расти, так как темпы строительства лодок превышали уровень потерь. Японцы упрямо продолжали нацеливать свои лодки на военные корабли, игнорируя торговые суда. Но при этом численность японского подводного флота быстро сокращалась, тем более что часто японские лодки использовались в качестве транспортов для снабжения изолированных гарнизонов. Одним из последних крупных успехов японских лодок стало потопление американской подводной лодки «Корвина» в ноябре 1943 года. Американцы добились гораздо большего. Впервые американский подводный флот нанес серьезный удар по потоку сырья, идущему в японскую метрополию из стран Великой Восточно-Азиатской Сферы Сопроцветания. В 1943 году было потоплено более 1500000 GRT торговых судов, что снизило японский импорт на 15 %. Лишь в отношении танкеров положение японцев оставалось относительно благополучным, но и это закончилось довольно быстро. К концу 1943 года многие ошибки американского командования были исправлены. В Лусонском проливе регулярно патрулировали подводные лодки, и командование осознало значение танкеров для японской военной машины. Теперь они стали целью номер

один. Подводники имели все основания для гордости. Замешательство и разочарование, царившие год назад, сменились уверенностью в конечной победе. И большая заслуга в этом принадлежит таким людям, как «Маш» Мортон и Чарльз Локвуд.

В конце 1943 года американские лодки начали участвовать в спасении сбитых летчиков. В октябре 1943 года во время атак авианосной авиации против Уэйка первой из лодок такое задание получила «Скейт» Ю. МакКинни. Действия МакКинни стали просто хрестоматийным образцом, которому потом подражали все. Так как рядом с вражеской территорией легко можно было самому оказаться под ударом с воздуха, спасательные операции были крайне рискованными для подводников. МакКинни держал лодку в позиционном положении, когда над водой виднелась только рубка. На мостике стояли не более 4 человек. И все-таки один из офицеров «Скейта» был убит пулеметной очередью внезапно появившегося японского истребителя «Зеро». Но «Скейт» спас шестерых летчиков, включая командира авиагруппы «Лексингтона». Если бы не МакКинни, эти летчики могли попасть в плен или погибнуть. Эксперимент решили считать удачным, и позднее во время каждой операции авианосцев несколько подводных лодок выделялись для проведения спасательных работ. Всего за годы войны 86 подводных лодок подобрали 380 сбитых летчиков.

В ноябре 1943 года второй подводник получил Медаль почета конгресса, и тоже посмертно. Подводная лодка «Скалпин» была потоплена артогнем японским эсминцем «Ямагумо», но половина экипажа успела спастись. Командир 43-го дивизиона подводных лодок Кромвелл, находившийся на борту «Скалпина» в качестве представителя штаба, добровольно остался на тонущей лодке, так как опасался, что не выдержит пыток и выдаст секретные сведения. Моряки «Скалпина» были погружены на эскортные авианосцы «Уньё» и «Тюё», следовавшие в Японию. Японский конвой прошел через зону патрулирования американской подводной лодки «Сейлфиш». В свое время «Сейлфиш», тогда плававшая под названием «Сквалус», затонула из-за поломки механизмов. Именно «Скалпин» обнаружила затонувшую лодку и оставалась на месте аварии до прибытия спасательных судов. «Сквалус» была поднята и переименована в «Сейлфиш», но продолжала считаться несчастливой лодкой. Она обнаружила и потопила авианосец «Тюё». Это был первый японский авианосец, потопленный американской подводной лодкой. С чувством глубокого удовлетворения «Сейлфиш» вернулась в Пирл-Харбор. Экипаж был уверен, что рассеял мрачный призрак злосчастья, витающий над лодкой. Лишь после войны моряки узнали, что их

торпеды погубили половину моряков, спасшихся со «Скалпина».

К концу первой половины 1944 года уже не осталось никаких сомнений в исходе Тихоокеанской войны. В ходе боя в Филиппинском море японский флот был разгромлен. 3 из 5 уцелевших японских эскадренных авианосцев были потоплены, причем 2 — подводными лодками. «Кавэлла» Косслера потопила «Сёкаку», а «Альбакор» Блэнчарда — «Тайхо». Вдобавок японцы понесли огромные потери в морской авиации, которая после этого перестала оказывать влияние на ход военных действий. Новое крупное морское сражение произошло в октябре в районе залива Лейте на Филиппинах, хотя его исход был предрешен заранее. К июню удары подводных лодок по танкерам вынудили японцев перевести главные силы своего флота в Лингга Роудз или Тави-Тави, поближе к нефтяным скважинам Борнео. Базирующиеся в Австралии подводные лодки следили за всеми перемещениями вражеских кораблей. Учитывая ненадежность японских шифров, можно сказать, что ни одна мышь на кораблях Императорского флота не могла пискнуть так, чтобы об этом не узнали американцы. Нехватка нефти вынудила японцев резко сократить программу подготовки пилотов авианосных самолетов. Именно это превратило упомянутое сражение в Филиппинском море в «Охоту на индюков у Марианских островов». (У нас ее иногда неправильно называют охотой на фазанов, забывая, что еще в XIX веке в Соединенных Штатах индейка была не только рождественским блюдом, но и гордой дикой птицей.) Охота за танкерами имела еще один побочный эффект. Для экономии тоннажа и времени японцы начали использовать сырую нефть месторождений острова Борнео вместо перегнанной нефти с Явы или Суматры. Но эта нефть содержала много летучих фракций, которые давали взрывоопасные пары. Именно это погубило авианосец «Тайхо» во время боя в Филиппинском море. Он затонул после попадания единственной торпеды, когда взорвались нефтяные пары из поврежденных топливных цистерн.

Хотя исход войны был уже ясен, это не означало, что бои стали менее ожесточенными. Среди американского командования начались споры относительно дальнейших действий. Адмирал Кинг хотел захватить остров Формоза и предоставить авиации и подводным лодкам окончательно поставить Японию на колени. В ретроспективе такой план выглядит очень удачным. Но против него резко выступил генерал Макартур, который считал себя обманутым. Ведь в этом случае он лишался возможности выполнить свою клятву «вернуться» на Филиппины. Под его давлением был принят план поэтапного наступления через Тихий океан. Следовало поочередно захватить Палау, Яп, Филиппины,

Формозу, Иводзиму, Окинаву и готовить высадку непосредственно в Японию. Флот сумел добиться исключения некоторых операций из этого плана, но генеральное сражение в Вашингтоне проиграл. В результате подводные лодки вместо охоты за вражескими судами занялись выполнением различных мелких заданий. Война затянулась, что привело к ненужному кровопролитию. С этой точки зрения интересно было бы обсудить: так бы уж потребовались атомные бомбардировки, если бы авиация и подводные лодки получили новые базы на Марианских островах и Формозе?

К середине 1944 года японский торговый флот терял уже по 50 судов в месяц. Японский импорт сократился до опасных пределов.

Отчаянная ситуация потребовала от японцев отчаянных мер. Несмотря на уничтожение своей авианосной авиации, они решили дать бой американцам, использовав остатки флота. Но подводные лодки были готовы к любым действиям противника. Лодки Тихоокеанского флота перебазировались из Пирл-Харбора на Маджуро и Сайпан, что значительно сократило переходы к районам патрулирования. Лодки Азиатского флота тоже перешли на новую базу в Миос Вендли. В ходе боев за Филиппины 23 октября лодки «Дейс», «Дартер» и «Брим» потопили 2 японских тяжелых крейсера и так повредили еще 2, что они уже не были отремонтированы до конца войны. Через 2 дня подводные лодки перехватили разгромленное соединение адмирала Одзавы и потопили легкий крейсер и эсминец.

Несмотря на очевидную неспособность японцев к каким-либо активным действиям, кроме операций камикадзэ, американское командование продолжало настаивать на постепенном и осторожном методе наступления. Были захвачены Лусон, Иводзима и Окинава. Три ненужные и кровавые операции ни на один день не приблизили окончательную победу. Отчасти можно объяснить лишь захват Иводзимы. Этот остров послужил местом базирования истребителей, сопровождающих «Сверхкрепости» при налетах на японскую метрополию. Все это отвлекало подводные лодки от решения главной задачи — борьбы с вражеским судоходством. Подводники были разочарованы. Они считали, что войну можно выиграть и без таких жертв. Остатки японского флота были истреблены подводными лодками в открытом морс и авианосными самолетами в портах. В 1944 году американские подводные лодки отправили на дно 7 японских авианосцев и тяжело повредили еще один. За это же время авианосные самолеты потопили 4 авианосца и повредили один. С сентября 1944 по январь 1945 года тоннаж японского танкерного

флота сократился с 700000 GRT до 200000 GRT. Доставлять нефть из Ост-Индии в Японию было просто не на чем.

К началу 1945 года показатели начали снижаться. Объяснение этому было самое простое — отсутствие достойных целей. Те цели, которые еще можно было найти, были малы и осторожны. Японские суда следовали, прижимаясь к берегам Китая, или прятались в Японском море. Охота за прибрежным судоходством была связана с большим риском, так как лодкам приходилось заходить в мелководные районы. Самым примечательным было появление лодки «Барб» в гавани Намкван, где она в январе 1945 года потопила один транспорт и повредила еще несколько. За этот рейд командир «Барба» Флакки был награжден Медалью почета конгресса. В июне 1945 года после испытания новой модели гидролокатора американские подводные лодки снова вошли в Японское море. Они потопили 23 японских судна, потеряв одну лодку. Результаты были настолько обнадеживающими, что туда была послана новая группа лодок. Если бы война затянулась немного дольше, Японское море было бы очищено от японских судов, как и все остальные моря.

Многие подводники остались убеждены, что роль подводных лодок осталась недооцененной. Если бы подводным силам Тихоокеанского флота были полностью развязаны руки, войну можно было кончить раньше. Так это или нет — пусть судит читатель.

А. Больных

Предисловие к советскому изданию

В годы Второй Мировой войны Соединенные Штаты Америки широко использовали подводные лодки для действий на морских и океанских сообщениях Японии. По числу участвовавших в боевых действиях подводных лодок США уступали только Германии. В составе военно-морских сил США к началу войны насчитывалось 111 лодок. В ходе боевых действий были потеряны 52 единицы. К дню окончания войны американский подводный флот включал в свой состав 236 подводных лодок, из них 182 находились на Тихом океане.

По иностранным данным, командование военно-морских сил США еще до начала войны не исключало возможности привлечения большого числа подводных лодок для действий на коммуникациях противника и борьбы с его надводными кораблями и подводными лодками.

Согласно предвоенной организации американских военно-морских сил подводные лодки на Тихом океане были сведены в два соединения. Одно из них именовалось подводными силами Тихоокеанского флота, а другое — соединением подводных лодок Азиатского флота (позже подводные силы юго-западной части Тихого океана, а затем подводные силы 7-го флота). Эти формирования подводных лодок имели штабы с большим числом отделов (оперативного планирования, разведки, боевой подготовки, кадров и др.), а позднее и специальные научно-исследовательские группы, которые занимались изучением эффективности боевых действий подводных лодок и выработкой новых тактических приемов.

В годы войны особенно интенсивно действовали подводные силы Тихоокеанского флота, которыми с февраля 1943 года командовал автор книги вице-адмирал Ч. А. Локвуд. По принятой организации он подчинялся непосредственно главнокомандующему военно-морскими силами США на Тихом океане[1]. Такая система подчинения объяснялась тем, что морские и океанские сообщения Японии рассматривались военным руководством США как важнейший элемент военно-экономического потенциала противника. Поэтому боевые действия на японских коммуникациях велись в соответствии со стратегическими планами американского верховного главнокомандования, которое, планируя использование подводных лодок, учитывало условия и требования войны в целом. Как видно из книга, в начале 1945 года централизация управления подводными силами на Тихом океане достигла

высшей формы — подводные силы 7-го флота США были также подчинены командующему подводными силами Тихоокеанского флота. В ходе войны эта система организации сил и командования, по-видимому, подтвердила свою жизненность и целесообразность. Как это следует из иностранной печати, в американских военно-морских силах оперативные объединения подводных лодок во главе с командующими подводными силами существуют и в настоящее время.

Используя своеобразие военно-политической обстановки, сложившейся на Тихом океане, американские подводные лодки потопили значительную часть японского торгового флота, нанеся тем самым существенный ущерб японской экономике. Боевая деятельность американских лодок оказала определенное влияние на ход военных действий, развернувшихся на Тихом океане.

Действиям американских подводных лодок во время Второй Мировой войны посвящены несколько книг, изданных в Соединенных Штатах в послевоенные годы. К ним относятся, например, «Боевые действия подводных лодок США во Второй Мировой войне» Т. Роско[2] и «Морские дьяволы» Ч. Локвуда и Г. Адамсона[3]. Значительное место описанию боевой деятельности подводных лодок США отведено в многотомном издании «История морских операций военно-морского флота США во Второй Мировой войне» С. Морисона[4].

Различные по кругу освещаемых вопросов, детализации описываемых событий, глубине анализа и выводов, эти работы едины по своим главным целям. Их задача — представить в наиболее выгодном свете американское военно-морское искусство и военно-морские силы США, чрезмерно преувеличить их роль в решении задач минувшей войны и тем самым принизить или вовсе замолчать решающую роль Советских Вооруженных Сил в разгроме фашистской Германии и империалистической Японии. Вместе с тем в книгах обобщается известный боевой опыт и освещаются некоторые просчеты военно-технического характера, имевшие место в годы войны, с тем чтобы не допустить их повторения в подготавливаемой монополистами США новой агрессивной войне.

К такого рода литературе принадлежит и книга «Топи их всех».

В этой, скорее беллетристической, чем исторической, книге автор, как он сам говорит, стремился рассказать предельно подробно обо всем, что ему известно о боевой деятельности американских подводных лодок на Тихом океане. Судя по книге, факты, которыми оперирует автор, взяты из докладов, сделанных командирами подводных лодок по возвращении из боевых

походов, из отчетных штабных документов, а также из личных дневников автора, которые он вел во время войны. С этой точки зрения изложенный Локвудом материал не может не представлять известного интереса. Автор со знанием дела говорит об основах оперативного использования подводных лодок, которых придерживались в военно-морских силах США в годы Второй Мировой войны, о приемах выполнения подводными лодками боевых задач, совершенствовании вооружения, развитии системы базирования, организации ремонта и отдыха личного состава и о многих других вопросах, с которыми ему приходилось сталкиваться по должности командующего подводными силами. Слабее освещены вопросы управления и организации взаимодействия подводных лодок с другими родами военно-морских сил. Весьма неглубоки обобщения, выводы и взгляды, касающиеся боевого использования подводных лодок в будущем.

Политическое лицо Локвуда — этого видного представителя американской военщины — проявляется в стремлении уклониться от оценки характера Второй Мировой войны — крупнейшего социального явления, участником которого он был. В книге не комментируется предвоенная реакционная политика правящих кругов США, стремившихся направить агрессию гитлеровской Германии и империалистической Японии против Советского Союза. Автор книги в определенных политических целях не касается предыстории вступления США в войну против Германии и Японии. Он даже не упоминает о тесной взаимосвязи экономики, политики и военной стратегии США, хотя ему, как видному представителю высшего военного руководства и одному из непосредственных организаторов уничтожения японского торгового флота, больше, чем кому-либо другому, известно, что этим устранялся прежде всего опасный для американских судоходных компаний империалистический конкурент и соперник на морских торговых путях.

Политические и военные концепции вице-адмирала Локвуда не отличаются оригинальностью. Они крайне ограничены в понимании широких аспектов мировой войны. По его мнению (как и многих других представителей американского командования), военные действия на Тихоокеанском театре не являлись составной и неотъемлемой частью Второй Мировой войны в целом. В книге дается лживая трактовка событий того времени, представляющая военные действия на Тихом океане некой самостоятельной «американо-японской» войной, не зависевшей якобы от вооруженной борьбы на решающем советско-германском фронте.

Для характеристики политической направленности книги

показательно, что в ней лишь вскользь упоминаются действия Советской Армии и Флота против милитаристской Японии.

Между тем общеизвестно, что разгром Советскими Вооруженными Силами миллионной Квантунской армии, а также действия народно-освободительных сил Китая лишили Японию важной военно-экономической базы в Манчжурии и Корее и вынудили японское правительство принять условия безоговорочной капитуляции, которая была отвергнута незадолго перед вступлением Советского Союза в войну против милитаристской Японии.

Американское командование, несомненно учитывая способность Японии к сопротивлению, планировало операцию по вторжению на острова собственно Японии только на конец 1945 и 1946 год. По подсчетам оперативных органов вооруженных сил США, высадка войск на Японские острова стоила бы жизни полутора миллионам американских солдат и матросов. В то же время военное руководство США сознавало, что даже в случае успеха такой высадки судьба японского милитаризма не была бы решена до тех пор, пока цел костяк японских вооруженных сил — Квантунская армия, способная продолжать войну и после вторжения американских войск на острова собственно Японии.

Отсюда ясно, что только разгром Квантунской армии, осуществленный Советскими Вооруженными Силами, заставил японских милитаристов признать, что война окончательно проиграна.

Чтобы правильно понять роль американских подводных лодок в военных действиях на Тихом океане как основных сил, действовавших против судоходства Японии, необходимо уяснить значение океанских и морских коммуникаций для Японии и рассмотреть действенность принятых японским командованием мер по их обеспечению. Известно, что к началу Второй Мировой войны Япония имела хорошо развитую промышленность, включая тяжелую. В то же время потребности промышленности в сырье за счет местных ресурсов удовлетворялись в очень малой степени. Например, потребность в железной руде, фосфатах, свинце, калийных солях удовлетворялась на 10–20 %; в нефти, нефтепродуктах, никеле, ртути, сурьме, асбесте — на 4–6 %; марганце, цинке, олове, поваренной соли — на 25–35 %; в меди, каменном угле (за исключением коксующихся) и в хромитах — на 60–80 %. На островах собственно Японии полностью отсутствовали такие виды сырья, имеющие большое военное значение, как бокситы, графит, молибден. Япония ввозила хлопка 100 % потребности, пшеницы — 90 %, риса — 20 %, нефти — 70 %, леса — 60 %, сахара — 40–45 %. Общий объем импорта в

1938 году равнялся 23,6 млн. т, экспорта — 9,2 млн. т.

Очевидно, что при столь слабой обеспеченности стратегическим сырьем японские милитаристы не решались предпринять нападение на СССР. Для обеспечения действий на главном направлении агрессии японская военщина рассчитывала предварительно нанести удар в южном направлении и захватить богатые сырьем районы, укрепив тем самым свой военно-экономический потенциал.

Эти обстоятельства и определяли направление океанских и морских коммуникаций, а также значение и роль их для Японии.

Начиная с 1942 года, основные японские коммуникации проходили в западной, юго-западной и южной частях Тихого океана. Они связывали военно-морские базы и порты Внутреннего Японского моря, южной части о. Хонсю и о. Кюсю с Китаем, Манчжурией, Кореей, Индокитаем, Британской Малайей и обширным районом Индонезии, а также с островными районами так называемой передовой линии военно-морских баз Японии в южной и центральной частях Тихого океана. По этим направлениям в Японию шел основной поток стратегического сырья, а из Японии вывозились оружие, боевая техника и войска. Незначительную роль играли коммуникации, проходившие вдоль Японских островов на север до северной оконечности Курильских островов.

Особое значение для Японии имела так называемая нефтяная коммуникация, связывавшая ее с Индонезией. Известно, что Япония всегда, а в годы войны особенно, ощущала острую нехватку нефти. Добыча ее не превышала 0,5 млн. т при годовой потребности во время войны в 10–12 млн. т. В значительной части эта потребность удовлетворялась за счет нефти, которая доставлялась из Индонезии. Поэтому японские танкеры как объекты атаки для американских подводных лодок ставились выше крейсеров.

Для удовлетворения своих импортно-экспортных нужд Япония в середине 1941 года имела торговый флот, насчитывающий 2806 судов общим тоннажем 6384 млн. т (по другим данным — 2529 судов общим тоннажем 6337 млн. т), нефтеналивной флот насчитывал 47 танкеров вместимостью 430 тыс. т.

Такой тоннаж сухогрузного и нефтеналивного флотов не удовлетворял полностью нужд не только военного, но и мирного времени. Однако это обстоятельство мало беспокоило незадачливых представителей влиятельных японских кругов.

Предвоенные расчеты японского морского генерального штаба (основанные на опыте Первой Мировой войны) возможных

ежегодных потерь торгового флота в 0,7–0,8 млн. т при годовых судостроительных возможностях в 1 млн. т оказались ошибочными. Потери значительно превзошли расчетные данные, а общая нехватка металла из-за возросших потребностей в военном кораблестроении и самолетостроении не позволяла организовать расширенное воспроизводство судов торгового флота. В итоге к декабрю 1943 года тоннаж торговых судов сократился до 4,95 млн. т, в августе 1944 года он равнялся 3,5 млн. т, а к началу 1945 года не превышал 2,7 млн. т. К концу войны Япония располагала торговым флотом тоннажем в 1,4 млн. т.

За годы минувшей войны Япония построила 3,1 млн. т торгового тоннажа, а потеряла 2259 торговых судов общим тоннажем более 8 млн. т. При этом подводными лодками, по данным этой книги, было потоплено 1178 судов общим тоннажем 5,1 млн. т и всеми видами авиации — 749 судов общим тоннажем около 2,5 млн. т. Таким образом, на долю американских подводных лодок падает около 64 % потопленного торгового тоннажа Японии. Кроме того, лодки потопили 214 боевых кораблей (в том числе линейный корабль, 8 авианосцев, 12 крейсеров, 43 эскадренных миноносца, 42 фрегата, 19 противолодочных кораблей, 23 подводные лодки).

Очевидно, что эти цифры, широко рекламируемые в американской исторической и мемуарной литературе и приведенные в отрыве от тех условий, в которых они были достигнуты, создают одностороннее и весьма преувеличенное представление о действительных результатах боевой деятельности подводного флота США. Между тем ознакомление с обстановкой, в которой действовали американские подводные лодки на Тихом океане, развенчивает фальсифицированные версии о якобы беспорочном управлении подводными силами и высоком боевом мастерстве команд подводных лодок. Подобные результаты были достигнуты главным образом благодаря общему низкому уровню противолодочной обороны в японском военно-морском флоте, неудовлетворительной организации охраны торгового судоходства и острому недостатку сил и средств, предназначенных для борьбы с подводными лодками противника. Совокупность этих факторов создала весьма благоприятные условия, близкие к полигонным, для действий американских подводных лодок на океанских и морских сообщениях Японии.

Противолодочная оборона японских морских и океанских коммуникаций на протяжении всей войны находилась в неудовлетворительном состоянии и не соответствовала их значению для нужд страны. Уделяя основное внимание крупным

надводным кораблям, японское морское командование не строило достаточного количества противолодочных кораблей. В этом отношении Япония не учла печального английского опыта периода Первой Мировой войны. Недостаточны были и силы морской авиации, которая, как показала Вторая Мировая война, являлась одним из основных средств борьбы с подводными лодками. В предвоенные годы организация противолодочной обороны строилась, исходя из требований, возникавших в связи с подготовкой войны против Советского Союза.

Считалось, что если японскому флоту при широком применении мин, противолодочных сетей, гидроакустических и радиопеленгаторных станций в проливе Лаперуза, Сангарском и Корейском проливах удастся преградить советским подводным лодкам выход из Японского моря в Тихий океан, японское судоходство будет в безопасности. В соответствии с этой концепцией к 1941 году в японском военно-морском флоте было всего 14 охотников за подводными лодками. Не удалось наладить их массового строительства и в ходе войны. Рыболовные суда, использовавшиеся для борьбы с подводными лодками, не могли сколько-нибудь эффективно решать эту задачу из-за отсутствия на большинстве из них гидроакустических и радиолокационных средств. Не хватало также мин для организации плотных противолодочных рубежей.

Авиацию для защиты судоходства начали привлекать только с конца 1943 года, но в ограниченном количестве. Несовершенной оказалась и организация борьбы с подводными лодками противника. В начале войны в японском военно-морском флоте не было ни одного соединения кораблей, специально предназначенного для борьбы с подводными лодками, а сформированные в апреле 1942 года две противолодочные группы включали в свой состав всего 24 корабля (в основном эскадренные миноносцы и канонерские лодки старой постройки).

Только в 1943 году было организовано управление по защите судоходства. До этого не было ни одного органа, который занимался бы этим вопросом. Даже в морском генеральном штабе всеми вопросами конвойной службы ведал всего один офицер.

Таким образом, в течение длительного времени организация конвоирования судов носила в японском флоте случайный характер, что, естественно, облегчало боевую деятельность американских подводных лодок. Обычной нормой выделения кораблей охранения являлся один конвоир на несколько транспортов. Лишь с февраля 1944 года в связи со все увеличивающимися потерями торгового тоннажа японское командование начало изредка формировать крупные конвои.

Однако, как и прежде, недостаток сил и средств противолодочной обороны не позволял японскому командованию существенно усилить охранение судов. Нередко и в дальнейшем группу из 15–17 транспортов охраняли 3 корабля. Читатель, несомненно, обратит внимание на описание атак двух важных «нефтяных» конвоев. Первый из них, в составе двух танкеров, был потоплен в Восточно-Китайском море, а второй, состоявший из пяти танкеров, — в Южно-Китайском море. В обоих случаях охранение танкеров состояло из одного корабля. В этих условиях эскортный корабль являлся скорее спасательным судном, нежели конвоиром. Необходимо подчеркнуть, что события происходили не в начале войны, а в 1944 году.

Надо заметить также, что Локвуд умалчивает о том, что ни одна из американских баз подводных лодок в ходе боевых действий не подвергалась ударам противника. Это тоже существенно облегчало боевую деятельность подводных сил США на Тихом океане.

Одних этих фактов вполне достаточно, чтобы убедиться в необъективности автора книги, чрезмерно преувеличивающего трудности, с которыми якобы встречались американские подводники при ведении борьбы с японским судоходством. Локвуд не скупится на похвалу личному составу «скрытной службы», как образно именовались во время войны подводные силы из-за необходимости тщательно скрывать не только от общественности, но и от значительной части военных кругов, где и как действуют подводные лодки. В целях рекламы американского оружия он превозносит действия своих подводных лодок даже тогда, когда они протекали в самых простейших условиях.

Конечно, служба на подводных лодках трудна и опасна. Опасности резко возрастают, если противник силен и искусен. Однако нельзя говорить всерьез о противодействии американским подводным лодкам со стороны плохо организованных, слабо обученных и технически несовершенных сил и средств японской противолодочной обороны.

Читатель напрасно будет искать у Локвуда заслуживающих внимания примеров четкой организации использования подводных лодок командованием американских подводных сил. Как следует из книги, большое значение для успеха действий подводных лодок имела разведка, в частности обследование в короткий срок больших водных пространств с целью вскрыть маршруты движения одиночных судов, конвоев и отрядов боевых кораблей и навести на противника подводные лодки в таком количестве, чтобы полноценно решить поставленную задачу.

Между тем из книги видно, что эффективной воздушной разведки в интересах подводных лодок на тихоокеанских коммуникациях Японии и искусного управления лодками не было организовано в течение всей войны. Крупные недостатки в организации разведки в интересах подводных сил и в управлении действиями лодок не были устранены даже в середине 1944 года, когда самолеты США, базировавшиеся в Китае, начали вести разведку коммуникаций Японии в весьма благоприятных условиях: они находились вблизи от районов боевой деятельности, в обстановке слабого или почти полного отсутствия противодействия со стороны авиации Японии. Подводные лодки как при одиночном, так и групповом использовании обычно сами искали противника и зачастую обнаруживали его совершенно случайно и поздно. В других случаях безуспешная деятельность лодок определялась иными причинами. Так, в феврале 1942 года для атаки японского конвоя с экспедиционными войсками американское командование решило развернуть в Яванском море на вероятном пути его движения несколько подводных лодок. Однако из-за плохой разведки и грубых просчетов развертывание запоздало. В итоге японский конвой успел войти в мелководный район, где действия подводных лодок исключались. Одна из лодок, которая встретилась с конвоем, несколько раз выходила в атаку, израсходовала 13 торпед, но ни одного попадания не добилась.

Такие примеры неудовлетворительного управления силами имели место и в феврале 1945 года, то есть незадолго до конца войны.

Одним из показателей слабых организаторских способностей отдельных представителей американского командования служит пример, когда из-за отсутствия должного разведывательного обеспечения была упущена эскадра противника в составе двух линейных кораблей, нескольких крейсеров и эскадренных миноносцев, шедшая из Сингапура в Японию. Назначенные специально для перехвата эскадры одиннадцать подводных лодок на противника наведены не были. Это говорит о том, что командование подводными силами слабо знало обстановку в районах боевых действий подводных лодок. Данное положение подтверждается автором во второй и четвертой главах книги. Весьма характерным примером незнания обстановки, а отсюда и поразительного бездействия командования является случай, описанный в одиннадцатой главе. Три американские подводные лодки в результате самостоятельного поиска противника обнаружили четыре конвоя, осуществлявших войсковые перевозки. Автор отмечает, что, несмотря на слабое охранение, группе лодок уничтожить конвои полностью не удалось. Однако

командование подводных сил не навело на конвои другие группы лодок, находившиеся в близлежащих районах, и успех первоначальных атак развит не был.

Между тем из книги следует, что массированное использование подводных лодок требовало прежде всего организации целеустремленной разведки и сосредоточения в полосе движения противника новых групп подводных лодок, то есть непрерывного управления силами. Как видно, командование американских подводных сил действовало даже вопреки собственным рекомендациям.

В книге содержится много других примеров того, как вследствие недостаточной активности в управлении подводными лодками командующий и штаб подводных сил не использовали благоприятные условия для полного уничтожения обнаруженного противника.

В целом успехи в уничтожении судов торгового флота Японии, достигнутые подводными лодками США, обусловливались не искусством управления силами, не высоким якобы уровнем подготовки команд подводных лодок и не каким-то особым тактическим мастерством американских подводников, а общим увеличением числа используемых лодок, совершенствованием их оружия и технических средств и главным образом серьезными недочетами в японской противолодочной обороне. Показательны приводимые в книге факты непродуманного использования лодок. Они свидетельствуют о недостаточном оперативном предвидении «адмиралами больших кораблей» последствий намеченных действий. Так, привлечение подводных лодок в ноябре 1944 года для уничтожения японских дозорных сил на маршруте предполагаемого прохода авианосных соединений Спрюэнса не столько обеспечило внезапность и скрытность перехода, сколько предупредило японцев о вероятном появлении в этом районе крупных американских сил и вынудило их усилить дозор и разведку на данном направлении.

Для правильной оценки мастерства и выучки личного состава американских вооруженных сил небезынтересны содержащиеся в книге сведения о значительном количестве атак против своих же подводных лодок со стороны американской авиации и надводных кораблей. При этом надо иметь в виду наличие унифицированной системы опознавания и совершенных по тому времени технических средств для показа национальной принадлежности подводной лодки. В большинстве случаев действия атакующих и атакуемых нельзя признать правильными.

Все это свидетельствует о серьезных недостатках в работе командования и штабов подводных сил.

Из книги следует, что к борьбе на морских и океанских сообщениях Японии были привлечены значительные силы американской армейской и морской (авианосная и берегового базирования) авиации, которая использовалась для нанесения ударов по конвоям и одиночным транспортам в море и портах, а также для минных постановок в узкостях, на подходах к военно-морским базам и в районах наиболее интенсивного японского судоходства. Авиация по количеству потопленного японского тоннажа занимает второе место после подводных лодок.

Однако тщетными окажутся попытки найти в книге примеры координированных из единого центра действий подводных лодок и авиации по одному объекту. Эти рода сил большей частью использовались вне связи друг с другом даже при наличии больших возможностей к тактическому и оперативному взаимодействию. В шестнадцатой главе автор описывает атаку подводной лодкой «Барб» крупного конвоя, укрывшегося в одной из бухт побережья Китая. Отдавая должное смелости командира подводной лодки, прорвавшегося в надводном положении в район девятиметровых глубин, следует подчеркнуть, что эта задача с меньшим риском и с большими результатами могла быть решена авиацией.

Заслуживает внимания описание форм и методов взаимодействия подводных лодок с соединениями надводных кораблей в наступательных операциях 3-го и 5-го флотов США. Характерно, что к этим операциям было привлечено большое число подводных лодок. Так, в десантной операции против о. Сайпан участвовало 54 подводные лодки, на о. Лейте — около 40.

Подводные лодки решали в этих операциях самые различные задачи: разведка, походный и радиолокационный дозор, атаки боевых кораблей противника, выявление минной обстановки в районе действий авианосцев, спасение летчиков с подбитых самолетов и т. п.

Вместе с тем боевое использование надводных кораблей и авиации в интересах подводных лодок было крайне ограничено даже при наличии к этому больших возможностей. Одним из подтверждений данного положения служит подготовка и прорыв американских подводных лодок в Японское море через противолодочный рубеж в Корейском проливе. Выполнение этой операции подводными лодками вне связи с действиями других сил, и в частности без всякого содействия со стороны авиации, свидетельствует о крупных недостатках в оперативном использовании военно-морских сил США даже на последнем этапе войны.

Приведенные автором материалы позволяют проследить, как

в ходе войны в американском военно-морском флоте развивались методы использования подводных лодок при действиях на морских и океанских коммуникациях противника. В течение большого периода времени подводные лодки действовали одиночно. С середины 1943 года получило развитие групповое использование подводных лодок. Эти группы по аналогии с немецкими назывались «волчьими стаями». Однако в отличие от гитлеровского подводного флота в американских подводных силах «стаи» были менее многочисленны. Они состояли обычно из 2–3 подводных лодок, реже — из большего числа. По данным книги, в период с октября 1943 года по май 1945 года было 116 случаев группового использования подводных лодок, из них в 95 случаях группы состояли из 2–3 лодок. Группы из 4–7 единиц формировались только при совместных действиях с соединениями надводных кораблей. Следует заметить, что плохо организованное японским командованием радиопеленгование позволяло американцам довольно свободно пользоваться радиосвязью для управления действиями лодок в группах. Это обстоятельство, несомненно, облегчало командованию американских подводных сил групповое использование лодок.

Характерно, что автор книги приводит много фактов, свидетельствующих о неудовлетворительном состоянии торпедного оружия и особенно взрывателей торпед. Надо заметить, что Локвуд делает это не из стремления показать действительное состояние американского оружия, а в совершенно иных целях. Ссылками на несовершенные взрыватели он пытается скрыть в общем низкий уровень боевой подготовки подводных лодок США. Между тем многие факты, содержащиеся в книге, помимо желания автора, говорят о недостаточной огневой подготовке командиров подводных лодок и их слабой настойчивости при выполнении атак. Показательно, что в американском подводном флоте неоправданно долгое время сохранялся метод стрельбы одиночными торпедами. Цифровой материал, приводимый Локвудом, позволяет оценить успешность торпедных атак по годам и отметить весьма медленное повышение боевого мастерства американских подводников. Так, в 1942 году средняя успешность атак составляла 24,3 %, в 1943 году она достигла 29,3 %, в 1944 году — 33,2 %, в 1945 году упала до 18,4 %. В целом эти показатели значительно ниже немецких, хотя немецкие подводники действовали в условиях гораздо более развитой противолодочной обороны. Следует иметь в виду и то, что оснащение американских подводных лодок радиолокаторами, гидроакустическими установками и ночными перископами облегчало атаки японских судов, которые были

плохо оборудованы приборами технического наблюдения.

Подчеркнем, что Локвуд, преследуя определенные политические и военные цели, нередко пытается скрыть серьезные просчеты военного руководства за несущественными деталями и фактами.

Характерным в этом отношении является сетование автора на нехватку торпед в первой половине войны в связи с захватом японцами на Филиппинах 233 торпед, Главное здесь состояло, несомненно, в недостатках мобилизационного планирования высших американских морских штабов, не предусмотревших необходимость создания требуемых запасов.

Что касается хвастливых заявлений Локвуда о различных видах «секретного оружия», испытывавшихся и применявшихся подводными лодками, то они весьма характерны для многих американских военных и политических деятелей, не упускающих случая, чтобы разрекламировать военные «новинки». Между тем хорошо известно, что такие виды военной техники и оружия, как имитаторы шумов, патроны для газовой маскировки, акустические торпеды, появились на свет отнюдь не благодаря стараниям американской науки. В военно-морском флоте США они появлялись в результате копирования иностранных образцов.

Отметим, что автор, много говоря о жестокости японцев, в то же время стремится показать мнимое великодушие американских моряков к противнику. Он подробно описывает, например, случай, имевший место в 1942 году, когда командир американской подводной лодки перед потоплением японской рыболовной шхуны разрешил ее команде добираться до берега на шлюпке, при этом снабдил людей водой, продовольствием и указал, в каком направлении двигаться. Вместе с тем в книге не только не осуждаются, а по существу оправдываются не единичные случаи атак советских транспортов американскими подводными лодками. И это при наличии на советских судах соответствующих опознавательных знаков и знании американским командованием маршрутов плавания советских торговых судов в дальневосточных водах.

Следует напомнить, что американские подводные лодки с первого дня военных действий на Тихом океане начали неограниченную подводную войну, сопровождавшуюся грубым нарушением норм международного права. Факт ведения неограниченной войны подводным флотом США подтвердил адмирал Нимиц в своих показаниях на Нюрнбергском процессе немецко-фашистских военных преступников. Показательно, что США решительно протестовали, когда немецкие подводные лодки в Атлантике, действуя аналогичным образом, топили

американские суда.

Таково «понимание» международных законов и обычаев войны представителями командования американских вооруженных сил и руководителями внешней политики США.

Автор книги не случайно уделяет значительное внимание развитию системы базирования подводных лодок, на что военно-морское руководство США не жалело сил и средств. По мере продвижения американских вооруженных сил в глубь японской обороны военное командование США под видом улучшения и облегчения снабжения подводных лодок наряду с прочими базами организовывало так называемые «передовые базы». Истинной подоплекой подобной «заботы» о подводных лодках, несомненно, служили политические мотивы — закрепление за американским империализмом районов, необходимых для развязывания новой войны, борьбы с национально-освободительным движением и осуществления реакционной политики в послевоенное время.

Географическое размещение этих баз, в большинстве своем сохраненных после окончания Второй Мировой войны, таково, что не оставляет сомнения в их агрессивной направленности.

В конце книги Локвуд останавливается на вопросах перевода флота на мирное положение после окончания войны. Из высказываний автора следует, что он является противником сокращения вооруженных сил США. Развивая провокационное положение лживой американской пропаганды о наличии якобы угрозы Соединенным Штатам Америки со стороны подводных лодок Советского Союза, Локвуд без удержу восхваляет обанкротившуюся американскую политику «с позиции силы» и боевые возможности американских атомных подводных лодок.

Необходимо подчеркнуть, что совершенно несостоятельную в политическом и военном отношении концепцию выдвигает и автор предисловия к американскому изданию книги Нимиц.

Его вредное для дела мира заявление о том, что «средства ведения войны почти никогда не запрещаются и не снимаются с вооружения по гуманным соображениям», свидетельствует о том, что Нимиц является откровенным милитаристом, ярым сторонником неограниченных вооружений и всемерного обострения международной обстановки.

Таковы основные пороки книги Локвуда «Топи их всех». В ней фальсифицируется история Второй Мировой войны, тенденциозно освещаются боевые действия на Тихом океане, восхваляются и преувеличиваются заслуги подводного флота США, принижается или вовсе замалчивается решающая роль Советских Вооруженных Сил в разгроме гитлеровской Германии и империалистической Японии. Все это заставляет критически

оценивать содержащиеся в книге сведения, многие из которых могут быть использованы, как указывалось выше, при изучении истории и опыта минувшей войны.

Книга публикуется с некоторыми сокращениями за счет мест, не представляющих интереса для советского читателя.

Контр-адмирал Родионов А. И.

Предисловие к американскому изданию

Предлагаемая вниманию читателей книга представляет собой отчет о действиях американских подводных лодок на Тихом океане во время Второй Мировой войны. «Топи их всех» — самое подходящее название для книги, и это легко подтверждается ее содержанием. Если английским летчикам принадлежит честь спасения Англии в критические дни после Дюнкерка, то наши доблестные подводники имеют не меньшее право гордиться тем, что они заполнили паузу в боевой деятельности американского флота, образовавшуюся в результате потопления ряда крупных кораблей во время вероломного нападения японцев на Пирл-Харбор. Американский подводный флот не только удерживал занятые позиции, но и наносил удары по врагу, пока наши потрепанные соединения залечивали раны, полученные в начальный период войны, и готовились к трудному и продолжительному маршу на Токио. Во время войны боевые действия подводных лодок не предавались гласности. А если учесть падение интереса к военным событиям после капитуляции Японии, станет понятным, почему американцы оказались почти в полном неведении относительно того, сколь многим они обязаны сравнительно небольшому, но тесно спаянному коллективу подводников. Даже в разгар войны наш подводный флот насчитывал не более 4000 офицеров и 46000 старшин и матросов, из которых непосредственно на подводных лодках служило всего 16000 человек.

Хочется верить, что широкие круги читателей с интересом прочтут эту книгу. Разумеется, никто не расскажет об американских подводниках лучше, чем автор настоящей книги — вице-адмирал в отставке Чарльз А. Локвуд, который большую часть войны командовал нашими подводными силами на Тихом океане. Пишет он правдиво, со знанием дела и излагает сухой фактический материал с душевной теплотой, отчего книга читается с истинным наслаждением. Для будущих поколений подводников особенно интересен рассказ о неудачах и разочарованиях, постигших нас из-за несовершенной конструкции взрывателя торпед — главного оружия подводных лодок. Лично Локвуду принадлежит большая заслуга в устранении дефектов торпеды, как, впрочем, и во всем остальном, что имеет отношение к использованию подводных лодок в военных действиях против Японии, кульминационным пунктом которого явилось

форсирование в 1945 году минных заграждений, преграждавших нашим подводным лодкам доступ в Японское море. Локвуду не пришлось самому повести подводные лодки через грозные минные поля. Его начальник, автор настоящего предисловия, решительно отказал ему в этом, не желая рисковать жизнью командующего подводными силами Тихоокеанского флота США.

В нашей стране немного семей, которых не коснулась война, но еще меньше военнослужащих, которые не были бы в долгу у подводников. Я имею в виду, в частности, 504 летчиков, спасенных в море от неминуемой смерти специально выделенными подводными лодками, своевременно появлявшимися на месте аварии. А ведь это лишь одна из сторон деятельности подводников во время войны. Наши подводные лодки с одинаковым успехом осуществляли и тактику «волчьих стай», и участвовали в крупных операциях, проводившихся во взаимодействии с надводными силами флота.

Обычным делом считалось скрытное посещение островов, занятых противником, с разведывательными целями, а также для доставки снабжения уцелевшему гарнизону и спасения личного состава. Но пусть лучше автор сам расскажет о доблести и отваге подводников.

Какую роль будут играть подводные лодки в будущих войнах? Средства ведения войны почти никогда не запрещаются и не снимаются с вооружения по гуманным соображениям. Государства исключают их из своего военного арсенала лишь тогда, когда эти средства перестают быть действенными или признаются неудачными. Поэтому подводные лодки еще долгое время будут оставаться важной составной частью военно-морских сил всех стран.

Адмирал флота Честер Нимиц, ВМС США

Предисловие автора

В книге «Топи их всех» я стремился рассказать как можно подробнее все, что мне известно о действиях подводных лодок. За недостатком места мне пришлось опустить немало интересных эпизодов из жизни наших подводников. Многое из того, что вы здесь узнаете, я услышал из уст командиров, возвратившихся из очередного боевого похода и рассказывавших о своих приключениях за чашкой кофе в кают-компании своего корабля под жужжание вентилятора. Запах соляра, бивший в нос, придавал их словам большую убедительность. Некоторые сведения я почерпнул из боевых донесений подводных лодок, из брошюры U.S. Submarine Losses, World War II («Потери подводных лодок США во Второй Мировой войне»), а также из сводного доклада Submarine Operational History, World War II («История боевых действий подводных лодок во Второй Мировой войне»), который составлялся моим штабом и штабом моего преемника контрадмирала Маккэнна в ходе войны и непосредственно после ее окончания. Для проверки имен, дат и событий я воспользовался своим дневником и личной картотекой.

Вице-адмирал в отставке **Чарльз А. Локвуд**
Лос-Гатос, Калифорния,
ноябрь 1950 года

Глава 1

Наступил май 1942 года. После дождливого дня маленький городок Олбани, расположенный на юге Западной Австралии, стал погружаться в темноту, которая распространялась все дальше и дальше, захватывая верхушки холмов, обступивших со всех сторон вместительную бухту Кинг-Джордж-Саунд. Холодные зимние дожди в том году начались рано.

Японские полчища, захватив Малайю, Филиппины и Голландскую Восточную Индию, накапливали силы для броска в Австралию. Жалкие остатки некогда могущественного Азиатского флота США и военно-морских сил союзников ушли во Фримантл, на западном побережье Австралии, чтобы ликвидировать повреждения и восполнить потери в личном составе. Сюда же перебазировалась и часть подводных сил Азиатского флота США.

В мирное время из этого процветавшего городка вывозили пшеницу, шерсть, скот, а сейчас в бухте не было видно ни одного торгового судна, и только плавбаза подводных лодок «Холланд» да полдюжины ее детенышей являли собой военно-морскую мощь Соединенных Штатов. Гарнизонные силы ограничивались двумя древними 152-мм пушками и примерно 100 солдатами.

Западное побережье Австралии было для противника как бы дверью, раскрытой настежь, и если бы японцы захватили Австралию, то нам, по всей вероятности, пришлось бы перебазироваться куда-нибудь в Антарктику.

В такой мрачной обстановке я принял командование подводными силами США юго-западной части Тихого океана. За 18 лет службы в подводном флоте это была моя самая высокая должность.

В домах начали зажигаться огни, когда я, подпрыгивая на своем «виллисе», мчался по улицам городка, держа путь к отелю «Фримазонс», где мы с начальником моего штаба капитаном 2 ранга Файфом решили пообедать.

Мы вошли в вестибюль. Из гостиной доносились звуки песни, которой мне еще не доводилось слышать. Группа молодых офицеров-подводников и несколько девушек стояли вокруг рояля и, не жалея голосовых связок, распевали:

Топи их всех! Топи их всех!
Тодзио, Гитлера и всех:
Поганых япошек на их кораблях,
На авианосцах и крейсерах…

Сначала я заподозрил, что причиной такого прилива оптимизма было австралийское пиво, славящееся своей крепостью. Однако только немногие из офицеров держали в руках стаканы, а девушки вовсе не пили. В них говорил молодой задор. Они смело бросали вызов полчищам японцев, которые уже нанесли серьезный урон нашим подводным силам и теперь угрожали захватить наше временное убежище. Воинственные слова этой песни стали впоследствии девизом американских подводников на Тихом океане и поддерживали бодрость духа у многих в трудные дни.

Героическая оборона, которую вели подразделения сухопутных войск и отряды морской пехоты на полуострове Батаан и острове Коррехидор, явилась воодушевляющим примером для всех нас — американцев и австралийцев. Наши подводные лодки прорывались через японскую блокаду к Коррехидору, доставляя продовольствие, медикаменты и боеприпасы и вывозя оттуда людей, документы и прочее. В самом начале войны подводная лодка «Траут», базировавшаяся на Пирл-Харбор, вывезла 20 тонн золота, а также серебро и ценные бумаги, составлявшие валютный фонд Филиппин.

Рассказы эвакуированных о героическом сопротивлении японцам и пережитых лишениях укрепляли нашу решимость и звали на боевые дела. Впрочем, меня лично вдохновлял уже сам вид моих офицеров и матросов, которые, не колеблясь, брались за выполнение трудных и опасных заданий.

Конечно, за горделивой осанкой и решительными лицами скрывалось немало сомнений и тайных мыслей. Многие подводники задавались вопросом, суждено ли им возвратиться из 50-дневных походов в плохо разведанные воды, где их подстерегали японские самолеты и охотники за подводными лодками. Но, слава богу, они никогда не проявляли колебания, тогда как я жил в вечном страхе за их судьбу. Все они были очень молоды, все пришли на флот и продвигались по службе на моих глазах, и я чувствовал личную ответственность за них. Когда же меня оставляла твердость духа, я находил поддержку в смелости и решимости личного состава.

Мне пришлось проделать долгий путь, чтобы найти эту атмосферу бодрости и уверенности, которая царила на наших подводных лодках здесь, на краю земли. В марте 1942 года, когда я уходил с поста военно-морского атташе в Лондоне, пессимизм там был настолько густым, что с ним едва ли сравнился бы знаменитый лондонский туман. Да это и понятно: у берегов полуострова Малакка японской авиацией были потоплены линейный корабль «Принс оф Уэлс» и линейный крейсер

«Рипалс»; пала крепость Гонконг, которая считалась вторым Гибралтаром; бои за Сингапур завершились унизительным поражением.

Когда я прибыл в Вашингтон, там творилась обычная неразбериха. Единого плана наступательных операций на Тихом океане, рассчитанного на возвращение утерянных территорий, не было; наши стратегические замыслы в Атлантике и на Тихом океане служили предметом жарких споров. Меня в спешном порядке спровадили в Австралию, сказав на прощание, что на Тихом океане нам предстоит вести сдерживающую, затяжную войну до тех пор, пока наши армии не очистят Европу. Судя по тому, что я видел в Англии, для осуществления этого намерения требовалось несколько лет.

В Пирл-Харборе я пробыл ровно столько, сколько было нужно для того, чтобы засвидетельствовать уважение новому главнокомандующему ВМС США на Тихом океане вице-адмиралу Честеру Нимицу, познакомиться с организацией подводных сил и получить самолет для вылета в Брисбен (Австралия). Я сел в бомбардировщик, направлявшийся в распоряжение немногочисленной армии генерала Макартура, и скоро оказался среди людей, с которыми у меня был общий язык.

Представившись командующему вооруженными силами США в юго-западной части Тихого океана вице-адмиралу Лири, штаб которого находился в Мельбурне, я вылетел в Перт, расположенный на западном побережье Австралии. Преодолев унылые просторы необъятной пустыни, я доложил контр-адмиралу Пернеллу, что направлен в его распоряжение вместо командующего подводными силами Азиатского флота капитана 2 ранга Уилкса, который должен был возвратиться в США.

В военно-морском штабе в Перте я увидел сумрачные лица. Все офицеры штаба испытали горечь отступления из Манилы в Сурабаю и «прелесть» почти ежедневных налетов японской авиации. А когда японцы захватили Малайю и Яву, офицеры штаба, растеряв по дороге большую часть багажа, эвакуировались сначала в Дарвин, а затем вместе с сильно поредевшими военно-морскими силами и жалкими остатками 10-й разведывательной авиагруппы морской авиации перебрались во Фримантл, морской порт вблизи Перта. Азиатский флот потерял большую часть своих самолетов и надводных кораблей. Уцелевшие силы остро нуждались в боеприпасах и запасных частях. Во время бомбардировки Кавите были уничтожены 233 торпеды, предназначавшиеся для подводных лодок. При отступлении с Батаана пришлось затопить много и хорошо послужившую нам плавбазу подводных лодок «Канопус», которую мы не смогли

увести с собой из-за повреждений, причиненных взрывом авиационной бомбы.

Оставшиеся в нашем распоряжении плавбазы «Холланд» и «Отус» должны были обслуживать 20 подводных лодок, причем основная масса работы приходилась на первую из них, так как «Отус» представляла собой обычное грузовое судно, которое в начале войны наскоро переоборудовали в плавучую базу подводных лодок.

Все свободные помещения на плавбазах заняли уцелевшие моряки с других кораблей, а для личного состава подводных лодок, становившихся на ремонт, места уже не оставалось. Несчастным подводникам приходилось жить на своих кораблях и засыпать под «музыку» ремонтных бригад, не прекращавших работы ни днем, ни ночью. Не получая столь необходимого для них отдыха, подводники отправлялись в новый боевой поход почти такими же измотанными, какими возвратились с задания.

Нужно было что-то предпринимать, и притом немедленно. Подводники нуждались в хорошем отдыхе в перерывах между боевыми походами, и мы обязаны были предоставить им его, насколько это было в наших силах. Чтобы выдержать напряжение 50-дневного похода в воды противника, чтобы потопить как можно больше японских судов, а затем благополучно привести свою лодку в базу и подготовиться к выполнению нового боевого задания, подводники должны были набраться сил и прийти в себя после пережитых волнений.

У меня и у офицеров моего штаба, разместившегося в Перте, было немало забот: не хватало запасных частей и торпед, не были устранены дефекты торпеды, но вопрос об отдыхе подводников волновал меня больше всего. Когда личный состав подводных лодок измотан и его моральное состояние подорвано, то вопрос, действуют торпеды или не действуют, не имеет большого значения.

Неестественный блеск глаз и исхудалые лица офицеров и матросов свидетельствовали об огромном нервном и физическом напряжении, которое они выдерживали в течение многих недель, выслеживая добычу в тропических водах под палящими лучами солнца или во тьме морских глубин и подвергаясь атакам японских самолетов и охотников за подводными лодками. Один из наших лучших специалистов по потоплению японских кораблей капитан-лейтенант Райт, возвратившись из очень удачного похода, обнаружил, что похудел на 11 килограммов. Это было немало для его и без того сухопарой фигуры. Далеко не всякий может позволить себе потерять столько в весе. Проблема создания условий для отдыха подводников становилась все более

острой.

В Пирл-Харборе адмирал Нимиц приказал снять отель «Ройял Гавайен» и использовать его в качестве дома отдыха для подводников и летчиков. Возвратившиеся из похода офицеры и матросы снимались с кораблей и получали двухнедельный отпуск, во время которого они могли загорать, купаться, заниматься спортом. Тем временем ремонтные бригады приводили в порядок их корабли. Подводники возвращались на свои лодки со свежими силами, готовые снова идти в бой.

Нечто подобное, но в меньшем масштабе я хотел организовать во Фримантле и Олбани (порт в 250 милях к югу от города Перт). В некоторых кругах косо смотрели на мои планы, считая, видимо, что мы чересчур нянчимся с матросами. Однако практика предоставления отдыха личному составу, осуществлявшаяся нами на протяжении всей войны, окупила себя с лихвой, и ее следствием было улучшение физического и морального состояния подводников и более эффективное выполнение ими боевых задач. И я убежден, что благодаря этому мы потеряли меньше подводных лодок. В самой идее отдыха не было ничего нового. Немцы осуществили ее еще во время Первой Мировой войны, и никому не пришло в голову упрекать их за то, что они балуют своих матросов.

Не теряя времени, мы приступили к изучению возможностей устройства домов отдыха поблизости от наших баз. Очень скоро нам удалось при содействии командования австралийской армии снять в аренду в счет ленд-лиза четыре небольших отеля, два из которых находились прямо на побережье. Наши моряки немедленно въехали в них, захватив с собой коков и продовольствие.

Австралийские иммиграционные власти любезно предоставили в наше распоряжение карантинную станцию в Олбани, где мы разместили около 250 новобранцев, присланных к нам после шестинедельного обучения. Впрочем, должен сказать, что, прослужив с полгода на подводных лодках и понюхав пороху, эти зеленые мальчики стали превосходными подводниками, и уже через этот короткий срок многие из них вполне заслуживали присвоения очередного звания. Приведенный пример показывает, что программу обучения можно значительно сократить, если этого требует суровая необходимость.

В мае 1942 года я принял командование подводными силами США юго-западной части Тихого океана, а когда в Соединенные Штаты был отозван контр-адмирал Пернелл, стал командующим военно-морскими силами союзников в Западной Австралии, получив звание контр-адмирала.

Под моим командованием оказались союзные военно-морские силы, в которые входили: два голландских, австралийский и американский крейсера; два голландских и два австралийских эскадренных миноносца; три американских гидроавиатранспорта (переоборудованные из старых эскадренных миноносцев); эскадрилья разведывательных летающих лодок; судно «Изабел» (переоборудованная яхта постройки периода Первой Мировой войны), а также мои подводные силы в составе двух плавучих баз подводных лодок, двух спасательных кораблей и двадцати океанских подводных лодок. Подводные лодки типа «S» были переведены в Брисбен, где они вместе с уже находившимися там шестью подводными лодками того же типа поступили в распоряжение капитана 2 ранга Кристи и вели боевые действия в районе Новая Гвинея — архипелаг Бисмарка — Соломоновы острова.

К этому времени мы потеряли четыре подводные лодки. «Салайэн» была повреждена авиационной бомбой во время стоянки на ремонте в базе подводных лодок в Кавите на Филиппинских островах. В рождественский день 1941 года нам пришлось затопить ее, чтобы она не попала в руки японцев. Подводная лодка «S-36» 20 января 1942 года наскочила на риф Така-Баканг в Макассарском проливе и также была затоплена. Подводная лодка «Шарк», на которой находился адмирал Томас Харт, вместе со своим штабом направлявшийся из Манилы в Сурабаю (остров Ява), погибла, по-видимому, у Манадо (остров Целебес). И, наконец, была сильно повреждена глубинными бомбами и затоплена в Яванском море подводная лодка «Пёрч».

Моим первым заместителем в союзном командовании был коммодор австралийского флота Коллинз, который, командуя в свое время крейсером «Сидней», потопил в морском бою у мыса Матапан итальянский крейсер «Коллини».

Наше положение в Австралии было довольно любопытным. С одной стороны, нас принимали с распростертыми объятиями и приветствовали как ценное дополнение к немногочисленным вооруженным силам Австралии, а с другой — австралийцы не всегда одобряли нашу бесшабашность и шутки, нередко отпускаемые по их адресу, и особенно нашу абсолютную уверенность в том, что все американское — лучшее. Однажды наш морячок зашел в ресторан и, выпив несколько рюмок вина с австралийцами, пожелал успокоить их относительно обороны Австралии. Похлопав одного из них по плечу, он сказал:

— Выше нос, дружище. Теперь нечего бояться: вас будет защищать американский флот.

— Ах вот, оказывается, почему вы здесь? — удивился

собеседник. — А я ведь, грешным делом, думал, что вы — несчастные беженцы из Пирл-Харбора.

Аналогичный случай произошел со мной в Лондоне после трагедии в Пирл-Харборе. Первый морской лорд Англии адмирал Фрейзер, занимавший в то время пост инспектора в английском адмиралтействе, а затем ставший главнокомандующим военно-морскими силами Великобритании на Тихом океане, любил хорошую шутку, даже если она была по его адресу. Однажды утром, когда я зашел к нему в кабинет, адмирал приветствовал меня следующими словами:

— Послушайте, Локвуд, вы не слышали, что американский флот реквизировал у нас 30000 юбочек[5] по обратному ленд-лизу?

В тот период войны я уже перестал удивляться чему бы то ни было и, не подозревая подвоха, легко попался на удочку.

— Нет, не слышал, — ответил я. — А зачем?

— А чтобы вас, американцев, не застали снова без штанов, — любезно разъяснил адмирал.

Помня о гибели английских кораблей «Принс оф Уэлс» и «Рипалс», о падении Гонконга и сознавая, что такая же участь ожидает Сингапур, я мог отпарировать шутку, но я прекрасно понимал, что на самом деле слова адмирала означали: «Да, мы с вами товарищи по несчастью».

Все силы, имевшиеся в районе западного побережья Австралии, находились под командованием генерал-лейтенанта Беннета, штаб которого дислоцировался в городе Перт. С Беннетом я согласовывал вопросы обороны нашего района. Беннет служил в Сингапуре и прибыл в Австралию после капитуляции этой базы.

Мой штаб состоял из дельных офицеров. Под стать им были и командиры соединений и дивизионов подводных лодок, со многими из которых я прослужил вместе много лет. Среди них не было бездумных исполнителей. Каждый имел свое собственное и совершенно определенное мнение о том, как следует использовать находящиеся под его командованием корабли и как нужно воевать, чтобы выиграть войну. Полностью они сходились только в одном: война должна быть выиграна — и как можно скорее. Такие офицеры вполне устраивали меня, так как различный подход к любой сложной задаче обеспечивал наиболее правильное ее решение.

За время войны наши подводники потопили большое количество японских кораблей и судов общим тоннажем почти в 6000000 тонн. Но прежде чем добиться такого успеха, нам пришлось решить очень серьезную проблему — проблему торпед.

С самого начала войны торпедная стрельба наших подводных лодок давала обескураживающие результаты. По-видимому, торпеды зарывались слишком глубоко в воду, то есть не держали заданной глубины хода. Возвратившись из боевого похода, командиры подводных лодок докладывали, что своими глазами видели, как след выпущенных торпед проходил под кормой или чуть позади кормы атакованных судов. Если учесть время, в течение которого воздушные пузыри от торпеды всплывают на поверхность, и расстояние, на которое цель может продвинуться за этот срок, то станет ясно, что торпеды проходили под атакованным судном. Подводные лодки типа «S» имели на вооружении торпеды с контактным взрывателем, который срабатывал при ударе торпеды о борт корабля. В торпедах океанских подводных лодок использовался магнитный взрыватель, срабатывающий под действием магнитного поля, которое образуется стальным корпусом корабля-цели. Таким образом, зарываясь глубже заданной глубины хода, торпеды подводных лодок типа «S» не попадали в цель, а торпеды океанских подводных лодок проходили под днищем судна за пределами интенсивного магнитного поля.

В некоторых управлениях, в том числе и в артиллерийском, по-видимому, считали, что эти рассказы командиров подводных лодок являются просто-напросто попыткой оправдать свои промахи. Однако факты продолжали накапливаться, а подводники по-прежнему приходили в отчаяние, видя, как точно направленные торпеды не поражают цель. Тогда мы по собственной инициативе решили провести испытания. По совету капитана 2 ранга Файфа мы купили у одного рыбака в Олбани 150 метров сети, поставили эту сеть у выхода из бухты Кинг-Джордж-Саунд и выстрелили в нее несколькими торпедами с расстояния в пять кабельтовых, которое являлось нормальной дистанцией для торпедной атаки. Осмотр сети водолазами подтвердил правильность выводов командиров подводных лодок. Измерения показали, что торпеды, используемые на подводных лодках океанского типа (в то время у нас в Западной Австралии уже не было подводных лодок типа «S»), идут в среднем на 3,3 метра глубже заданной глубины хода. Для магнитного взрывателя такое расхождение было слишком большим, и мы немедленно внесли необходимые коррективы в установку гидростата.

Артиллерийское управление поставило под сомнение наш метод испытаний и точность полученных данных. Однако некоторое время спустя оно сообщило, что на торпедном полигоне получены примерно такие же результаты, как и у нас. Там погрешность составила три метра.

Мы испытывали большое удовлетворение, полагая, что избавились от дефектов торпеды. В сердцах приунывших командиров подводных лодок затеплилась надежда. Но, увы, на этом наши мытарства не кончились. Торпеды стали более точно выдерживать глубину, зато участились случаи, когда торпеды либо взрывались преждевременно, либо, ударяясь о борт корабля, не взрывались вовсе. Иногда взрыв происходил сразу же, как только торпеда приходила в боевое положение после выхода из торпедного аппарата, в других случаях — настолько близко от цели, что взрыв ошибочно принимали за точное попадание.

К сожалению, мы не смогли быстро избавиться от обрушившихся на нас бед. В течение целого года персонал наших береговых минно-торпедных мастерских и плавучих баз подводных лодок, несмотря на все старания, никак не мог добиться от капризного магнитного взрывателя надежной работы. Артиллерийское управление посылало к нам опытных специалистов, стремясь помочь устранить дефекты взрывателя, но и это ни к чему не привело. Никуда не годилась вся конструкция. В министерстве, вероятно, знали, что англичане и немцы отказались от этого ненадежного взрывателя еще в начале войны, но, тем не менее, наши специалисты еще долгие месяцы носились с ним, как с писаной торбой. Иногда, правда, взрыватель действовал хорошо, поднимая тем самым настроение подводников. Но это еще больше запутывало дело.

Пока мы занимались устранением дефектов торпеды, подводники порадовали нас успешным выполнением нескольких специальных заданий, о которых в мирное время мы даже не помышляли. Однажды под покровом ночи подводная лодка «Сирейвн» подошла к южному побережью занятого японцами острова Тимор, чтобы вывезти 33 австралийских летчика, скрывавшихся там. На небольшой шлюпке матросы приблизились к берегу, насколько это было возможно, и стали на якорь. Младший лейтенант Кук, командовавший шлюпкой, вплавь добрался до берега и с помощью троса переправил на шлюпку 16 человек. Следующей ночью началась переправа остальных 17 человек, из которых несколько находились в тяжелом состоянии. Но вскоре оборвался якорный трос, и шлюпку выбросило на берег. Команда шлюпки приложила нечеловеческие усилия, чтобы снять ее с мели, причем в шлюпку пришлось посадить шесть австралийцев, обессилевших до такой степени, что переправа их с помощью троса представлялась совершенно невозможной.

На обратном пути во Фримантл экспедиция чуть было не окончилась трагически: загорелся главный электрощит, в результате чего вышли из строя дизеля и электромоторы.

«Сирейвн» превратилась в неподвижную мишень. В течение двух или трех суток она беспомощно болталась в водах, где нередко появлялись японские подводные лодки, пока, наконец, за ней не пришла наша подводная лодка, которая и отбуксировала ее в базу.

В одно ненастное майское утро капитан-лейтенант Демпси доставил во Фримантл на своей подводной лодке «Спирфиш» 27 человек, эвакуированных с Коррехидора. Подводная лодка приняла их на борт ночью, примерно за двое суток до сдачи острова. В числе пассажиров был капитан 2 ранга Сэкетт, командир нашей плавучей базы «Канопус». Эта плавбаза, поврежденная в Манильской бухте во время воздушного налета, выполняла различные ремонтные работы для сухопутных и морских сил, а после падения Батаана была затоплена. Мы горько оплакивали славную команду «Канопус», попавшую в японские лагеря, из которых многим не суждено было возвратиться, и сожалели о ремонтном оборудовании и запасных частях, отправившихся вместе с плавбазой на дно бухты Маривелес-Харбор.

Во время первой половины этого похода Демпси, следовавший из Фримантла с грузом боеприпасов для зенитной артиллерии Коррехидора, потопил два японских грузовых судна общим тоннажем в 11000 тонн.

Мы энергично вели боевые действия, стремясь установить господство в водах, контролируемых противником. Возвращаясь из боевого патрулирования, продолжавшегося обычно 50–60 суток, командиры подводных лодок докладывали о новых победах. Подводная лодка «Скипджек» потопила у берегов Индокитая три грузовых судна общим тоннажем в 12000 тонн. Капитан-лейтенант Виллингхэм, командовавший подводной лодкой «Тотог», возвратился из боевого похода и рассказал волнующую историю о потоплении трех подводных лодок противника.

«Тотог» была одной из первых новых подводных лодок, присланных нам командующим подводными силами Тихоокеанского флота контр-адмиралом Инглишем вместо потопленных, а также устаревших подводных лодок, которые уходили на верфи для модернизации. Направлявшиеся в наше распоряжение подводные лодки должны были следовать через Маршалловы и другие острова Тихого океана, находившиеся под опекой США. Этим лодкам предлагалось обратить особое внимание на острова Квадженлейн, Трук и Палау. На пути к нам «Тотог» занималась поиском противника. Подводной лодке не удалось потопить ни одного надводного корабля, но зато она

торпедировала три подводные лодки, которые, по утверждению Виллингхэма, «отправились кормить рыб».

Первая встреча произошла к северо-востоку от острова Джонстон, где вахтенный офицер «Тотог» заметил перископ, который мог принадлежать только неприятельской подводной лодке, так как американских лодок в этом районе не должно было быть. Японец находился в выгодной для атаки позиции и, вероятно, собирался дать залп. Мгновенно оценив обстановку, вахтенный офицер скомандовал: «Полный вперед!» и, положив руль на борт, круто отвернул. Одновременно по корабельной трансляции в кормовой торпедный отсек была подана команда: «Торпедные аппараты к выстрелу приготовить!» Никогда еще торпедисты не выполняли приказа с такой быстротой. Когда корма «Тотог» оказалась против цели, вахтенный офицер выстрелил одной торпедой, которая взорвалась приблизительно там, где нужно. Конечно, нельзя полностью исключить возможность преждевременного взрыва торпеды, но, как стало известно после войны, подводная лодка «Ro-30» водоизмещением в 960 тонн закончила свой путь именно там.

В одно чудесное утро, ведя патрулирование у острова Трук в районе Южного пролива, «Тотог», которая находилась в подводном положении, обнаружила сначала одну подводную лодку противника, а через час другую. Обе лодки направлялись, по-видимому, в базу. Первую атаковать не удалось, зато по второй был дан торпедный залп, и на лодке слышали взрыв. Однако торпеды взорвались, должно быть, преждевременно, так как в японских списках потерь подводная лодка, погибшая в это время, не значится. Несколько позже, во время дневной вахты, на «Тотог» заметили еще одну подводную лодку, следовавшую тем же курсом и также в надводном положении. На лодке гордо развевался флаг страны Восходящего Солнца, на мостике находилось много людей. Японские подводники, видимо, возвращались из боевого похода, который проходил где-нибудь в районе Соломоновых островов. Как рассказывал Виллингхэм, японцы находились настолько близко, что он хорошо запомнил их вахтенного офицера в лицо и узнал бы его, доведись им встретиться снова. Джо выпустил две торпеды. Одна из них попала в цель, но лодка осталась на плаву. Виллингхэм выстрелил еще раз, и мы знаем теперь наверняка, что после взрыва на месте подводной лодки «I-28» водоизмещением в 2212 тонн остались плавать лишь мертвые тела да обломки.

Вскоре после «Тотог» к нам прибыла еще одна новая подводная лодка — «Грэмпес», которой командовал капитан-лейтенант Хатчинсон. Он рассказал, что ему едва удалось

ускользнуть от преследования. Этот факт свидетельствовал об усилении противолодочной обороны противника. Я отправился встретить «Грэмпес», когда она прибыла во Фримантл, и увидел очень аккуратную пробоину диаметром больше 90 сантиметров в ограждении боевой рубки. Можно было подумать, что это работа какого-нибудь большого морского грызуна. Снаряд, очевидно, был бронебойный, потому что ограждение боевой рубки с левого борта было сильно разворочено. А случилось это следующим образом. Однажды ночью Хатчинсон, находившийся в районе островов Трук, неожиданно встретил патрульный корабль противника, который атаковал лодку. Хатчинсон приказал срочно погружаться, но прежде чем боевая рубка подводной лодки скрылась под водой, японец всадил в нее снаряд. К счастью, выстрел был не совсем точным. Возьми японский артиллерист на метр ниже, и «Грэмпес» отправилась бы не во Фримантл, а к морскому черту.

Примерно в это же время мы получили добрую весточку от капитан-лейтенанта Маккини, командира подводной лодки «Сэмон». Он сообщил о потоплении у берегов Индокитая грузо-пассажирского судна и крейсера «Юбари». Впоследствии выяснилось, что потоплен был не крейсер, а плавучая ремонтная мастерская «Асахи». Однако и этот корабль водоизмещением в 11441 тонну с его важным ремонтным оборудованием явился неплохим дополнением к списку потопленных нами судов. Маккини выбрал очень выгодную позицию для атаки и получил огромное удовлетворение, наблюдая, как все четыре выпущенные им торпеды попали в цель и взорвались именно там, куда он их направил. Что касается крейсера «Юбари», то он благополучно плавал до апреля 1944 года, когда подводная лодка «Блюджил» отправила его на дно моря к югу от островов Палау.

Вспоминая первые месяцы Второй Мировой войны, когда наша страна терпела поражение за поражением, можно сказать, что в то время единственным утешением для американцев были отвага и решимость американских войск. Атакованные внезапно, из-за угла, численно превосходящим противником, располагая худшим оружием, наши солдаты дрались до последнего патрона и умирали, зная, что их место займут другие, чтобы отомстить за них.

Самым малочисленным отрядом вооруженных сил США были подводные силы, которые, несмотря на необычайные трудности, вставшие перед ними в начале войны, внесли большой вклад в дело окончательного разгрома врага.

Вступая в войну, наши подводные силы, базировавшиеся в центральной и юго-западной частях Тихого океана, имели в своем

распоряжении 51 подводную лодку — число явно недостаточное для ведения успешных боевых действий в современной войне. Первые месяцы войны оказались особенно трудными. Не хватало запасных частей, радиолокационных установок еще не существовало, выбывших из строя людей некем было заменить, торпеды оказались ненадежными, да и они отпускались по жесткой норме.

Численность личного состава подводных сил всегда была невелика. Ни в один из периодов войны она не превышала 4000 офицеров и 46000 старшин и матросов, что составляет примерно две дивизии в сухопутной армии или морской пехоте. Максимальное число подводных лодок, находившихся в нашем распоряжении, составляло одновременно 169 океанских и 13 типа «S».

Да, никогда еще наши дела не были так плохи, как в те отчаянные первые месяцы войны. Но уже тогда, в Австралии, а еще раньше в Пирл-Харборе, стала нарастать гигантская волна, которая пронеслась по морю и к дню победы над Японией уничтожила 1178 торговых судов и 214 боевых кораблей нашего некогда самоуверенного противника. Потери японцев в тоннаже составили в общей сложности 6 000 000 тонн, столь важных для существования Японской империи.

Глава 2

Сражение у атолла Мидуэй явилось поворотным пунктом в войне на Тихом океане[6]. По-иному стали развиваться и боевые действия наших подводных лодок. Атолл Мидуэй играл важную роль в стратегических планах военного командования на Тихом океане, а в оперативном отношении представлял большую ценность для наших подводных лодок, базировавшихся на Пирл-Харбор. Использование этого атолла, расположенного в 1200 милях к северо-западу от острова Оаху, в качестве базы снабжения позволило на 2400 миль увеличить радиус действия подводных лодок контр-адмирала Инглиша, командующего подводными силами Тихоокеанского флота США.

Приняв командование, я также стал задумываться над тем, как увеличить радиус действия подводных лодок. Путь до побережья Индокитая, у которого в то время находились лучшие места для охоты, составлял около 3300 миль, а с учетом обратного пути — 6600 миль. Поскольку дальность плавания подводных лодок при экономическом ходе не превышала 10000-12000 миль, то они испытывали большой недостаток в топливе при плавании большими скоростями. Если бы нам удалось создать где-нибудь поближе к театру военных действий такую же базу снабжения, какой стал атолл Мидуэй для подводных сил в центральной части Тихого океана, то это сократило бы нашим подводным лодкам время, необходимое для перехода в назначенные районы. В результате увеличился бы период боевого патрулирования и подводные лодки получили бы возможность действовать на более высоких скоростях и топить больше судов противника.

Порты северо-западного побережья Австралии не представляли для меня большого интереса. Они не имели почти никакого оборудования для передачи подводным лодкам топлива, а лишней плавучей базы, которую можно было бы использовать в качестве танкера, у меня не было. С самими танкерами дело обстояло еще хуже: единственный норвежский танкер, имевшийся в нашем распоряжении, сильно пострадал во время атаки с воздуха и был надолго выведен из строя.

Наиболее подходящими пунктами для создания передовых баз подводных лодок казались мне Дарвин на северном побережье и Брум, находящийся на полпути к Дарвину. Поэтому я решил побывать там, чтобы на месте проверить свои предположения. От Дарвина пришлось отказаться вследствие слабости его обороны. Ничто не мешало японцам, закрепившимся на острове Тимор,

захватить его в любое удобное для них время. Сам город, покинутый жителями, лежал в развалинах, а налеты японской авиации все продолжались. Не менее жалкое зрелище представлял собой и слабо защищенный Брум, некогда один из богатейших городов Австралии, славившийся добычей жемчуга. Было бы весьма неразумно с моей стороны рисковать плавбазой, поставив ее в одном из этих портов.

Во время одного из посещений восточного побережья я встретился в Брисбене с генералом Макартуром и пожаловался ему на трудности с организацией передовой базы. Несмотря на занятость, генерал всегда живо интересовался операциями подводных лодок. Он с полной откровенностью сообщил мне о ходе боевых действий и о планах на будущее. Я со своей стороны подчеркнул, что мне срочно нужна еще одна база, но что я не решаюсь держать ни одну из плавбаз подводных лодок, которых у меня и так мало, в непосредственной близости от японских военно-воздушных баз в Купанге и Дили на острове Тимор. Макартур ответил, что намеревается захватить Тимор до Нового года, то есть в 1942 году. К сожалению, этому намерению не суждено было осуществиться. Наступление, предпринятое японцами в конце 1942 года на Новой Гвинее, где они нанесли удар через высокие горы Оуэн-Стэнли в направлении Порт-Морсби, приковало к себе все его внимание. В результате Тимор оставался в руках у японцев до последнего дня войны.

В конце концов я остановил свой выбор на заливе Эксмаут, расположенном в северо-западной части Австралии, в 700 милях к северу от Перта, хотя и он не отвечал всем требованиям. В течение некоторого времени он служил базой для наших четырех или пяти разведывательных летающих лодок «Каталина». Там мы и поставили плавучую базу подводных лодок.

Залив Эксмаут — это большой водный бассейн с глубинами, позволяющими ставить сетевые заграждения для защиты от карликовых подводных лодок и торпед. Что касается подводных лодок обычного размера, то из-за мелководья они вообще не могли атаковать здесь в подводном положении. Однако наши гидроавиатранспорты, стоявшие тут, легко могли быть торпедированы из надводного положения под покровом ночи, и мы прямо-таки диву давались, гадая, почему ни один из командиров японских подводных лодок не сделал такой попытки. Залив почти со всех сторон окружен сушей, но равнинная местность вокруг него представляет собой плохую защиту от ужасных ветров, свирепствующих в этой части Австралии и нередко разрушающих деревянные домики местных жителей, которые занимаются добычей жемчуга на этом безлюдном

побережье. Такое место мало пригодно для стоянки гидросамолетов, но с этим приходилось мириться ради той относительной безопасности, которую давали нам эти самолеты, занимавшиеся патрулированием района расположения базы. Меня это место устраивало, хотя оно и находилось намного ближе к Фримантлу, чем хотелось бы.

Новая база позволяла увеличить продолжительность патрулирования моих подводных лодок всего на четыре дня. Тем не менее я решил достать, если удастся, несамоходный лихтер водоизмещением примерно в 500 тонн и поставить его в заливе под защитой пушек гидроавиатранспорта, чтобы подводные лодки, уходя в боевой поход, могли там заполнить топливные цистерны и заправиться на обратном пути, если у них не хватит топлива для возвращения во Фримантл. Начав с этого, мы могли затем подумать и о том, чтобы перевести туда плавучую базу для ремонта подводных лодок и, возможно, даже построить лагерь для отдыха подводников.

По возвращении в Перт я изложил свой план вице-адмиралу Лири, командующему вооруженными силами США в юго-западной части Тихого океана. Он поддержал меня, и менее чем через два месяца по распоряжению командования австралийского военно-морского флота несамоходный лихтер, наполненный топливом, был отбуксирован из Сиднея через Торресов пролив в залив Эксмаут.

Это был пока только первый шаг на пути к созданию передовой базы, необходимость в которой не вызывала сомнений. Правда, обстановка впоследствии сложилась так, что базу пришлось ликвидировать. Мы понесли при этом кое-какие убытки, но зато я и офицеры моего штаба приобрели ценный опыт, пригодившийся нам в дальнейшем при создании таких же баз на атоллах Мидуэй и Маджуро и островах Сайпан и Гуам.

Тем временем мы в Перте продолжали ломать голову над проблемой ремонта подводных лодок. На всем западном побережье Австралии не было ни одного сухого дока. Более или менее серьезный ремонт, требовавший докования, производился в Мельбурне или Сиднее. Во Фримантле имелся всего один небольшой судоподъемный эллинг, не вмещавший наши океанские подводные лодки длиной в 95 метров. Эллинг необходимо было увеличить в размерах и сделать более прочным, а пока нам приходилось заменять гребные винты и производить мелкий ремонт подводной части корпуса подводных лодок с помощью водолазов или самодельных кессонов. Не меньше хлопот доставляла и проблема снабжения. Ширина колеи австралийских железных дорог не одинакова в различных

районах страны, и товарные поезда доставляли грузы настолько медленно, что мы предпочитали перевозить торпеды из Мельбурна в Западную Австралию морем.

Когда австралийские власти разрешили произвести необходимые изменения в конструкции эллинга, наш инженер и начальник эллинга сделали все от них зависящее, чтобы ускорить работу. Плавучая база подводных лодок, стоявшая в порту, постоянно присылала своих водолазов, которые удлиняли подводный рельсовый путь к эллингу. Чтобы иметь возможность поднимать на эллинг более крупные корабли, там установили один из главных двигателей с отжившей свой век голландской подводной лодки «К-8». Дело подвигалось медленно, так как австралийских рабочих было мало, да и те работали плохо. Наконец, в начале августа после переговоров с австралийскими властями нам выделили дополнительное число рабочих, а мы сформировали специальные рабочие бригады из личного состава плавучих баз подводных лодок. Некоторые из наших подводных лодок не становились в док свыше полутора лет, и у них на подводной части корпуса образовался нарост из морских растений и ракушек, значительно снижавший скорость и увеличивавший расход топлива. Я стремился во что бы то ни стало избежать чистки днищ подводных лодок в сухих доках Мельбурна или Сиднея, ибо до первого из них было 2100 миль, а до второго — 2500. Однако как ни старались мы ускорить работы, первая подводная лодка была поднята на эллинг для чистки и ремонта подводной части корпуса только 30 сентября.

В довершение всех этих трудностей, от которых даже у видавших виды подводников опускались руки, на нас нагрянула еще одна беда. В первой половине июля к нам прислали из Атлантики «новую метлу», то есть нового командующего военно-морскими силами союзников в Западной Австралии. Я сдал ему дела, а сам остался в должности командующего подводными силами в юго-западной части Тихого океана.

Перед назначением в Австралию я просил, чтобы меня использовали только на службе в подводных силах, и поэтому был искренне рад, когда вице-адмирал Лири уведомил меня, что общее командование военно-морскими силами в Перте у меня примет новый командующий. Я полагал, что это позволит мне посвятить все свое время вопросам ведения подводной войны.

Новому командующему не понравилось у нас почти все. Он считал, во-первых, что необходимо коренным образом изменить организацию подводных сил. Плавбазы, составлявшие ядро соединений подводных лодок, следовало, по его мнению, объединить в отдельную оперативную группу, а все остальное

переделать по примеру Атлантического флота. Рассказы о том, как там поставлено дело, мне приходилось выслушивать столь часто, что я люто возненавидел всех, кто служил на этом флоте.

Во-вторых, лагеря для отдыха личного состава нужно было расположить в деревенской местности, подальше от всяких развлечений, а не в прибрежных отелях. Разумеется, отдых без вина, женщин и песен имел свои преимущества, но недовольство подводников ссылкой в такие лагеря свело бы все эти преимущества на нет. Когда адмирал Нимиц создавал дом отдыха для личного состава подводных лодок в отеле «Ройял Гавайен», в самом центре Гонолулу, я думаю, ему и в голову не приходило огораживать его монастырской стеной.

В-третьих, радиограммы с подводных лодок должны составляться на чистом английском языке. Нельзя применять такие слова, как «рыба» или «огурец», вместо слова «торпеда». Мы понимали, что противник мог разгадать наши примитивные коды, и офицеры-связисты просили употреблять как можно больше различных слов в радиограммах. Естественно, что в них попадали не совсем литературные слова и выражения. Однако командиры моих подводных лодок были далеки от того, чтобы изощряться в употреблении жаргонных словечек, и пользовались такими же словами, какие применил, например, адмирал Хэлси в радиограмме, посланной им подводной лодке, действовавшей вместе с его соединениями в районе Соломоновых островов. Радиограмма гласила: «Ваши действия — сила. Всегда рад видеть вас в своей команде».

Наконец, наши подводные лодки, по мнению нового командующего, были недостаточно агрессивны. Этого я уже никак не мог снести. Мои лодки заглядывали во все уголки дальневосточных вод от острова Рождества, где «Сирейвн» потопила японское судно прямо в порту, до южно-китайского побережья и рейда в Кема на острове Целебес, где «Суордфиш» потопила один транспорт и повредила другой.

Мы имели в то время в Австралии всего 31 подводную лодку. Но с такими силами, да еще при отсутствии совершенного взрывателя торпеды, нашим подводникам удалось уничтожить и повредить десять кораблей противника и большое число торговых судов общим тоннажем в 260000 тонн. Нам, правда, было далеко до рекордных цифр, достигнутых немцами в Атлантике, но ведь у них были прекрасные торпеды, надежный взрыватель и во много раз больше объектов для атаки.

Несмотря на дополнительные трудности, которые появились у меня с прибытием нового командующего, боевые действия против японцев принимали все более широкий размах. Капитан-

лейтенант Чэппл, возвратившийся в базу 17 июля на подводной лодке «Скалпин», доложил, что атаковал торпедами четыре судна, которые, по его расчетам, пошли ко дну. После каждой атаки его лодку забрасывали глубинными бомбами, и ему долгое время приходилось оставаться под водой, не имея, таким образом, возможности убедиться в гибели атакованных судов. Как выяснилось после войны, в это время и в этом месте ни одного японского судна потоплено не было. Конечно, не исключено, что некоторые из атакованных Чэпплом судов получили повреждения. Не исключено также и то, что он ошибочно принял преждевременные взрывы торпед за попадания.

У нас установился обычай встречать на пирсе каждую возвращающуюся из боевого похода подводную лодку. После церемонии встречи я спускался в кают-компанию лодки и там за чашкой кофе просматривал вахтенный журнал. Это давало мне возможность увидеть собственными глазами корабль и его экипаж и установить, как они выдержали трудности похода. В тот раз Чэппл выглядел несколько осунувшимся, но зато у остальных членов экипажа был превосходный вид.

«Скалпин» предполагалось поставить на ремонт в Олбани, и я решил отправиться туда на ней, чтобы проверить работу системы погружения и узнать настроение команды. Кроме того, я хотел встретить новую плавучую базу подводных лодок «Пелиас», которую ожидали там 22 июля. Плавучая база следовала из Соединенных Штатов, и я рассчитывал, что на ней прибудет новое пополнение офицеров и матросов и что она будет до предела нагружена торпедами, которых нам так не хватало.

Утром 22 июля мы прибыли в Олбани, но долгожданной плавучей базы там не оказалось. Время шло, а «Пелиас» все не приходила. Нас охватило беспокойство, так как имелись сведения, что в Большом Австралийском заливе действует подводная лодка противника. Во второй половине дня я приказал послать разведывательный самолет на поиски плавучей базы, но самолет возвратился, ничего не обнаружив. Правда, погода на востоке была плохая, и мы надеялись, что «Пелиас» запаздывает из-за нее, так как трудно было предположить, что она была потоплена так быстро, что не успела подать сигнал бедствия.

К утру следующего дня погода улучшилась, и в 10.00 мне доложили, что «Пелиас» входит в бухту. Как только она ошвартовалась у пирса, началась передача имущества нашей плавбазе «Холланд», которая в 16.00 в сопровождении эскортных кораблей ушла во Фримантл.

С большим огорчением я узнал, что прибывшее пополнение очень невелико, а торпед нам доставлено не больше положенной

нормы. Торпед не хватало и в Соединенных Штатах, а наши запасы сократились настолько, что, посылая лодку в боевое патрулирование, мы выдавали ей 20 торпед вместо положенных 24.

Однако «Пелиас», назначенная в 6-е соединение подводных лодок, привезла трех новых офицеров — капитана 3 ранга Маккэна, принявшего командование 6-м соединением, капитан-лейтенанта Маклина, который стал командиром дивизиона подводных лодок, и капитана 3 ранга Тью, назначенного флагманским инженер-механиком 6-го соединения. Все они имели многолетний опыт службы на подводных лодках и были ценным пополнением для нас в то суровое время. Несколько подводных лодок прибыли раньше командира своего соединения и теперь находились в боевом патрулировании где-то в Южно-Китайском море.

Положение с ремонтом подводных лодок во Фримантле значительно улучшилось после того, как «Холланд» сменила «Отус». К тому же благодаря усилиям моего флагманского инженер-механика капитана 3 ранга Уилла нам удалось заручиться поддержкой директора местного завода, обещавшего взять на себя часть ремонтных работ, с которыми не справляется «Холланд». Мне хотелось создать во Фримантле береговую ремонтную мастерскую с такой же пропускной способностью, какой обладала плавучая база подводных лодок, чтобы высвободить последнюю для переброски в залив Эксмаут. С этой целью мы сняли у портового треста Фримантла огромный склад, где в мирное время хранилась пшеница перед отправкой в Англию. Директор треста во всем пошел нам навстречу.

Перед боевым выходом каждая подводная лодка проходила размагничивание, которое производилось для того, чтобы предотвратить срабатывание взрывателей магнитных мин противника под действием магнитного поля лодки. На наших плавучих базах необходимого оборудования не было, поэтому мы пользовались услугами австралийского вспомогательного судна «Спрингдейл», которое стояло во Фримантле на реке Суон. Размагничивание давало подводникам большую уверенность в своей безопасности, но к концу войны мы установили, что японцы магнитных мин не применяли. Таким образом, вся эта работа была проделана напрасно, хотя, быть может, благодаря ей какой-нибудь нашей подводной лодке удалось спастись от собственной торпеды с магнитным взрывателем, описавшей циркуляцию.

Чтобы поддерживать более тесную связь с подводными лодками и быть на месте при многочисленных ночных тревогах, как правило ложных, я перенес свой штаб на «Холланд» — нашу

самую старую плавучую базу. Жизнь там била ключом, и почти круглые сутки стоял такой невыносимый грохот, что командир базы перевел большую часть команды, которая обычно спала в кубриках около корабельных мастерских, на берег, в только что приобретенный портовый склад из-под зерна.

Настроение у нас повысилось, когда стало известно об успешных действиях подводных лодок «Стёрджон» и «Сидрэгон». Первая из них 1 июля потопила у западного побережья острова Лусон транспорт «Монтэвидэо Мару» (7267 тонн), а вторая 12, 13 и 16 июля пустила ко дну у берегов Индокитая «Хияма Мару», «Синё Мару» и «Хакодатэ Мару» общим тоннажем в 15636 тонн.

У «Сидрэгон» были старые счеты с японцами. 10 декабря 1941 года, когда она стояла в порту Кавите рядом с подводной лодкой «Силайэн», налетели японские бомбардировщики. Две бомбы попали в «Силайэн», и она затонула. Осколками первой из этих бомб была пробита боевая рубка «Сидрэгон» и убит младший лейтенант Сэм Хантер, ставший первой жертвой Второй Мировой войны среди американских подводников. Следы от бомбы так и остались в надстройке «Сидрэгон»: командир пожелал сохранить их, чтобы личный состав не забывал о неоплаченном долге вероломному врагу.

В июле 1942 года японские суда стали попадаться реже, по-видимому, потому, что они изменили свои маршруты. Подобно нашим конвоям в Атлантике, они, очевидно, познали ту истину, что обходный путь означает благополучное прибытие к месту назначения, тогда как кратчайший нередко приводит прямо в лапы к морскому черту. В Западной Австралии мы располагали незначительным числом подводных лодок, а районов, где требовалось вести боевое патрулирование, было очень много. Поэтому мы и не могли создавать ударные группы, или «волчьи стаи», как их называли немцы, а необходимость в ударных группах подводных лодок постоянно напоминала о себе. Нужно было установить по возможности постоянное наблюдение за противником на подходах к Маниле, Давао, Сурабае, Сингапуру, Сайгону, бухте Камранг и нефтяным портам Мири и Таракан на острове Борнео. «Волчьи стаи» срочно требовались также и для операций в Макассарском проливе и у берегов Индокитая. Однако командование военно-морскими силами было не в состоянии дать мне и командующему подводными силами Тихоокеанского флота, выполнявшему не менее важные задачи, достаточное количество океанских подводных лодок для установления полного контроля над районами с оживленным судоходством. Это было более чем прискорбно. В начальный период войны многие японские торговые суда имели слабое вооружение или не имели его вовсе,

противолодочная оборона была поставлена плохо, экипажи противолодочных кораблей не приобрели еще опыта и не знали методов действий наших подводных лодок. Кроме того, в этот период японцы создавали запасы стратегических материалов, нефти и бензина, которые они вывозили с оккупированных территорий и которые позволили японцам развернуть активные боевые действия и на долгое время затянуть войну.

Имей мы в то время не 39, а, скажем, 100 океанских подводных лодок, нам удалось бы собрать богатый урожай. Это, безусловно, сократило бы войну месяцев на шесть, уменьшило расходы на много миллиардов долларов и сохранило бы жизнь многим тысячам американцев[7].

5-е соединение подводных лодок капитана 2 ранга Кристи, которое базировалось на Брисбен, где стояла новая плавучая база «Гриффин», также находилось под моим командованием. Соединение состояло из 11 подводных лодок типа «S». Они вели боевые действия в районе Соломоновых островов и островов Бугенвиль, Новая Ирландия, Новая Британия и Новая Гвинея. Ввиду отсутствия системы кондиционирования воздуха условия плавания на этих подводных лодках в тропических водах были особенно тяжелыми. Когда лодка находилась в подводном положении, в ней стояла почти невыносимая жара. Электролит аккумуляторных батарей нагревался до 52–57 °C. Подводники беспрестанно обливались потом и после 30-дневного похода были похожи на выходцев с того света.

Вид у них был далеко не жизнерадостный, когда я приходил встречать их. Им приходилось постоянно вести борьбу за то, чтобы их старые корабли находились в пригодном для ведения боевых действий состоянии. Прочный корпус лодок под действием коррозии ослабел настолько, что едва ли смог бы выдержать взрыв глубинной бомбы на близком расстоянии. Перед войной подводные лодки типа «S», входившие тогда в состав Азиатского флота, предполагалось использовать до полного износа еще в течение нескольких лет и затем сдать на слом в Кавите. Однако в военное время они годились для обучения новых кадров подводников и могли использоваться в качестве подводных мишеней для кораблей противолодочной обороны. Поэтому министерство в конце концов решило перевести дивизионы подводных лодок типа «S» из Брисбена в Соединенные Штаты, а на их место прислать океанские подводные лодки из Пирл-Харбора и Западной Австралии. В начале осени 1942 года замена была произведена, и наши усталые, израненные ветераны отправились на родину, имея на своем боевом счету многочисленные походы, немало потопленных японских кораблей

и судов, а также выходы в море для высадки разведчиков на захваченные неприятелем территории. В Австралии нам приходилось постоянно иметь дело с карликовыми подводными лодками противника. Со дна бухты в Сиднее были подняты и доставлены на остров Кларк две таких лодки, принимавшие участие в нападении на наши корабли ночью 31 мая. По нашим предположениям, в этой операции участвовали четыре карликовых подводных лодки, которые были спущены перед входом в бухту с подводных лодок типа «I». Три из них были найдены, а четвертая либо возвратилась на свою матку, либо ее просто не удалось найти. Как бы то ни было, они выпустили две торпеды в тяжелый крейсер «Чикаго», но промахнулись. Одна торпеда выскочила на берег и не взорвалась, а другая угодила в паром, превращенный в плавучую казарму. От взрыва погибло несколько человек, а на голландской подводной лодке «К-9», стоявшей поблизости, было повреждено большое количество аккумуляторных баков.

На одной из карликовых подводных лодок командир и механик, по-видимому, не смогли открыть передние крышки торпедных аппаратов. Тогда они легли на грунт в тихой бухточке и застрелились. Другая лодка запуталась в сетях заграждения, и командир, не видя, очевидно, надежды на спасение, взорвал ее. Третья, как выяснилось позднее, была уничтожена глубинными бомбами.

Карликовые подводные лодки представляли собой аккуратно построенные маленькие подводные кораблики величиной чуть больше торпеды и транспортировались на палубах больших подводных лодок. Они имели на вооружении две торпеды и сообщались с подводной лодкой-маткой посредством люка в днище. Таким образом, подводные лодки-матки могли идти с ними в подводном положении до района операции и там спускать их. Экипаж карликовых подводных лодок состоял из двух человек — офицера и матроса, которые, несомненно, знали, что им не суждено возвратиться домой. И действительно, мало кто из них оставался в живых, если такие случаи вообще бывали.

Если сравнить ущерб, причиненный этими четырьмя карликовыми подводными лодками в Сиднее, со стоимостью их постройки, то станет ясно, что деньги, затраченные на них, были выброшены на ветер. Как стало известно после войны, Япония затратила тысячи тонн стали и неисчислимое количество человеко-часов на постройку карликовых подводных лодок, предназначенных для выполнения особых заданий и для защиты метрополии. Разумеется, подобное использование людских и материальных ресурсов не могло не сказаться отрицательно на

постройке больших подводных лодок и было нам на руку.

Во время войны военно-морскому министерству США неоднократно рекомендовали приступить к строительству карликовых подводных лодок. Но я всегда выступал против подобных предложений, так как понимал, что они возникли из-за отсутствия информации и непонимания реальной обстановки на Тихом океане. Главные порты Японии и Внутреннее Японское море настолько мелководны, что их не трудно защитить минными полями и противолодочными сетями, не говоря уже о том, что подводным лодкам там невозможно спастись от глубинных бомб уходом на глубину. Поэтому проникновение в такие районы было для наших подводников равносильно самоубийству. Я надеялся, что у нас никогда не возникнет необходимость в таких отчаянных предприятиях, и никогда не ратовал за них. Я считал, что когда подводные лодки будут господствовать на морских коммуникациях, наши военно-воздушные силы сумеют позаботиться о судах, оставшихся в японских портах.

Я радуюсь от всей души тому, что ни один из проектов карликовых лодок не пошел дальше чертежного стола и что мы всю войну, почти ни разу не сбившись со взятого курса, продолжали строить превосходные подводные корабли общего назначения — именно те, которые нам больше всего были нужны на Тихом океане. Тактико-технические данные подводных лодок этого типа были разработаны в результате длительного и тщательного изучения вопроса и утверждены в 1938 году на совещании подводников, состоявшемся в военно-морском министерстве при участии видных морских конструкторов и инженеров.

Глава 3

Японцы, взбешенные тяжелыми потерями на море, решили нанести ответный удар по Австралии. Они, как видно, и не подозревали о существовании базы подводных лодок в заливе Эксмаут, потому что ночью 29 июля девять японских бомбардировщиков, по-видимому, с острова Тимор или Амбоина, совершили налет на Порт-Хедленд — город с жемчугодобывающими промыслами, расположенный на северо-западном побережье Австралии всего в 150 милях от залива. В городе находилась база австралийских военно-воздушных сил.

Ущерб был незначительный, но налет заставил нас серьезно задуматься над опасностью, которая нависла над нашей базой в заливе Эксмаут. Чтобы устранить эту опасность, нужно было захватить остров Тимор, но такая операция представлялась в высшей степени маловероятной, так как на западном побережье мы располагали мизерными силами, а союзники, вооруженные силы которых дислоцировались на восточном побережье, не могли выделить нам подкреплений. Тем не менее на еженедельных совещаниях у генерал-лейтенанта Беннета по этому вопросу каждый раз разгорались жаркие споры.

Между тем тревожные донесения о возросшей активности противника на севере и северо-востоке продолжали поступать. Японцы готовились к наступлению, и токийское радио хвастливо заявляло, что японская армия захватит Перт до наступления нового года. Первая стычка у острова Саво, из которой наши силы вышли жестоко потрепанными, лишь усугубила неопределенность положения, угрожавшего спутать все планы.

Размеры наших потерь и тот факт, что японский флот удалился без единой царапины (впрочем, было точно известно, что подводная лодка «S-44» потопила японский тяжелый крейсер «Како» у Кавиенга), командование решило не предавать огласке в Западной Австралии.

Некоторое время спустя радио сообщило замечательную новость: 1-я дивизия морской пехоты высадилась на острове Гуадалканал. И мы, и австралийцы бурно выражали свою радость. Нам казалось, что теперь-то уж ничто не остановит нас. Восхищение солдатами морской пехоты не знало границ. Одновременно были получены сообщения о бомбардировке Кыски, одного из Алеутских островов, а через несколько дней было объявлено, что наша морская пехота высадилась с подводных лодок «Аргонот» и «Наутилус» на атолле Макин, входящем в группу островов Гилберта.

В моем штабе и на плавучих базах подводных лодок началось брожение среди офицеров. Некоторые из них имели звания, позволявшие командовать транспортами и даже крейсерами, и офицеры просились туда, где заварилась каша. Чтобы охладить их пыл и в то же время дать им возможность приобрести боевой опыт, я обещал отправить двух или трех из них в боевое патрулирование.

Перт заполнили обездоленные женщины и дети, которые бежали из Гонконга, с Малайи и Явы, оставив японцам дома и все свое имущество. Почти никто из них не знал, какая судьба постигла их мужей, братьев, отцов. Мужество этих беженцев, находившихся в ужасающих условиях, их готовность помочь фронту служили для нас вдохновляющим примером.

В свою очередь во Фримантле голландские офицеры и матросы не имели почти никаких известий от своих родных. Вынужденное бездействие причиняло им большие страдания, и они с радостью участвовали в сопровождении конвоев, учениях и во всяких других занятиях, лишь бы заполнить свое время и отвлечься от тяжелых дум.

15 августа к нам прибыла подводная лодка «Трешер», которой командовал капитан-лейтенант Милликэн. По пути из Пирл-Харбора, откуда «Трешер» направлялась к нам в числе других новых подводных лодок, она вела боевое патрулирование в районах мандатных островов США. Милликэн утверждал, что потопил два корабля, однако, как выяснилось после войны, в районе Маршалловых островов им была потоплена только плавучая база торпедных катеров. Он рассказал также о необыкновенном приключении, которое произошло с ним во время патрулирования к северу от островов Трук.

Однажды ночью «Трешер» и японский сторожевой катер обнаружили друг друга на таком близком расстоянии, что столкновение казалось неминуемым. Милликэн, естественно, отвернул, приказал личному составу освободить мостик и пошел на погружение, моля всевышнего спасти его от тарана. Однако японец, очевидно, спутав в темноте подводную лодку с таким же, как он, сторожевым катером, ловко увернулся от столкновения. В результате оба корабля остановились на параллельных курсах, почти касаясь друг друга бортами. Японец проскочил вперед и оказался в таком положении, что не мог навести свое носовое орудие — единственное орудие, у которого стоял артиллерийский расчет, — на подводную лодку. Милликэн рассказывал, что, когда он спускался в люк боевой рубки, командир японского катера истошным голосом выкрикивал какие-то, по-видимому, нецензурные слова по адресу своих

артиллеристов, тщетно пытавшихся снять чехол с кормового орудия. В конце концов командир катера сообразил, что нужно сбросить глубинные бомбы, но от их взрыва, несмотря на близкое расстояние, немного пострадала только магистраль воздушного трубопровода.

Когда опасность миновала, на лодке принялись злословить по адресу японского командира. Как-то он будет объяснять своему командиру дивизиона, что только благодаря его умелому маневру американская подводная лодка спаслась от тарана? Интересно, отрубят ему за это голову или разрешат сделать харакири?

Примерно в это же время имели место еще один или два удачных похода, а затем из Брисбена поступили недобрые вести. Подводная лодка «S-39» наскочила на риф у острова Россел, и ее нельзя было спасти. Лейтенант Хендрикс и вестовой Шенрок отважно бросились в воду и, преодолев прибрежные буруны, доставили на берег трос, с помощью которого весь экипаж подводной лодки благополучно добрался до острова.

В заливе Эксмаут мы продолжали начатое дело. Группа офицеров во главе с капитаном 3 ранга Торпом и при участии очень способного и находчивого инженера по гражданскому строительству лейтенанта Холлистера совершила туда поездку на автомашинах с целью присмотреть место для разбивки лагеря поближе к якорной стоянке нашей топливной баржи. Мы считали, что, когда туда перебазируется плавучая база, которая займется ремонтом подводных лодок в промежутках между их выходами в море, возникнет необходимость в создании на берегу лагеря для размещения личного состава базы и отдыха экипажей подводных лодок. Правда, развлечений в таком лагере было бы немного — купанье в море, охота, рыбная ловля да кинокартины.

Участники экспедиции Торпа по возвращении наговорили столько ужасов про австралийские дороги, пролегающие в зарослях, что нам стало ясно: передовая база может рассчитывать только на снабжение морем.

От контр-адмирала Инглиша я получил письмо, в котором он просил отпустить в его распоряжение Дика Воуга, командира подводной лодки «Сейлфиш». Он хотел назначить его начальником оперативного отдела своего штаба. Я очень неохотно пошел на это, ибо опытные командиры-подводники были у нас на вес золота. Разве мог я тогда предполагать, что Дик станет выдающимся начальником оперативного отдела. Я хотел переговорить об этом с Диком, который стоял со своей лодкой в Олбани, и отправился туда на подводной лодке «Гар». На «Сейлфиш» я застал Дика в типичной для него позе: он стоял, склонившись над столом, в своей крошечной каюте и

разрабатывал какую-то хитрую диаграмму стрельбы веером. В изобретательной голове Дика постоянно созревали новые проекты, а став начальником оперативного отдела штаба командующего подводными силами Тихоокеанского флота, он начал творить чудеса.

На следующий день я отправился обратно в Перт, но прежде чем съехать с «Пелиас» на берег, созвал в кают-компании совещание. Бывший командующий подводными силами контр-адмирал Фридел, у которого я был начальником штаба в 1939–1940 годах, имел обыкновение «держать речь перед войсками», как он выражался. Накануне важной операции или в любое другое время, когда у него возникало желание, он собирал всех своих офицеров и беседовал с ними. Иногда им доставалось от него на орехи, иной раз он хвалил их, но обсуждения всегда проводились в непринужденной обстановке, и Фридел имел возможность извлекать из них полезные мысли. Его метод давал прекрасные результаты, и я охотно пользовался им. Из всякого затруднительного положения можно найти выход, если как следует разобраться в нем и установить, так ли уж оно плохо на самом деле. Фридел не стеснялся принимать советы от кого бы то ни было и не отдавал предпочтения чинам и званиям, а когда поручал человеку задание, то давал ему и карты в руки и не стоял все время у него над душой. Я также стремился выработать в себе эти качества. Во время войны мне стало ясно, что «речи перед войсками», в особенности при посещении нового объекта, способствуют укреплению взаимопонимания и наталкивают на хорошие идеи.

На этом совещании мы обсудили несколько вопросов, в том числе вопрос о печати, которая доставляла нам немало хлопот. По-видимому, в целях укрепления морального состояния американского народа из военно-морского министерства постоянно требовали сообщений с театра военных действий. Мы, подводники, хотели быть в стороне от этого и предпочли бы вообще ничего не передавать для опубликования в печати и даже не сообщать число судов и кораблей, потопленных каждой подводной лодкой, возвратившейся из боевого похода. Я считал, что положение, когда противник вынужден теряться в догадках, не зная, что произошло с судами, не вернувшимися в свои порты, не только изматывало бы японцев морально, но и лишало бы их сведений, на основе которых они могли изменять маршруты судов и совершенствовать противолодочную оборону. Нам хотелось создать впечатление, что применяемые японцами методы противолодочной борьбы в высшей степени эффективны и что всякий раз, когда они сбрасывают глубинную бомбу, одной

американской подводной лодкой становится меньше. Я даже рекомендовал опубликовать в печати заявление о том, что военно-морское министерство серьезно обеспокоено потерями подводных сил. Незадолго перед этим командующий подводными силами Германии адмирал Дениц в одной из своих речей сообщил, что немцы несут большие потери в подводных лодках. Это заявление было, безусловно, сделано с целью заставить союзников поверить, что их противолодочная оборона эффективна, тогда как на самом деле это было далеко не так.

До нас дошел слух, что один официальный деятель, выступая в печати, похвастался, что американским подводным лодкам не страшны японские эскадренные миноносцы, так как их глубинные бомбы имеют слишком малый заряд и устанавливаются на недостаточную глубину взрыва. Легко понять ценность такой информации для противника. Я не знаю, соответствовал ли этот слух действительности, но начиная с осени 1942 года японские глубинные бомбы стали взрываться на значительно большей глубине. В 1942 году мы потеряли, по-видимому, от глубинных бомб только три подводные лодки, зато в первые месяцы 1943 года о шести наших подводных лодках было доложено: «Не прибыла в срок. Вероятно, погибла».

Мы, подводники, были твердо убеждены, что должны стать в полном смысле слова «скрытной службой», однако нам никогда не удавалось полностью избежать утечки информации.

2 сентября к нам прибыла подводная лодка «Гаджон», которая в начале войны потопила подводную лодку «I-173» — первую жертву среди японских военных кораблей. «Гаджон» вышла из Пирл-Харбора и за время боевого патрулирования, побывала в районе мандатных территорий. Ее новый командир капитан 3 ранга Стовэлл доложил, что «потопил или, вероятно, потопил четыре восходящих солнца». Однако трем из них, должно быть, удалось добраться до своих портов, так как после войны выяснилось, что юго-западнее Трука было потоплено только судно «Нанива Мару» тоннажем в 4858 тонн.

Прежде чем послать подводную лодку в боевой поход, мы тщательно проверяли ее, чтобы установить, не превышает ли шумность ее механизмов установленной нормы. Японские эскадренные миноносцы имели акустическую аппаратуру, поэтому «бесшумный ход» подводной лодки имел огромное значение. Однажды рано утром я вышел на подводной лодке «Спарфиш» на заключительные испытания. Недалеко от входа в порт Фримантл мы выбрали чудесный маленький заливчик и там провели все утро, проверяя специальным переносным прибором шумность каждого механизма в отдельности. Если какой-нибудь

из них производил слишком много шума, мы устанавливали причину и вносили необходимые коррективы, пока не добивались удовлетворительного результата. Большинство подводных лодок без труда выдерживало этот экзамен, однако с течением времени по мере износа главных редукторов иногда наблюдалось превышение допустимого уровня шумности. В этом случае мы были вынуждены посылать подводную лодку на боевое задание в такой район, где противолодочные корабли противника были «не на высоте». При первой же возможности мы отправляли ее для регулировки механизмов на верфи в Мэр-Айленд или Хантерс-Пойнт, которые и без того работали с большой перегрузкой.

Три или четыре подводные лодки, возвратившиеся в это время во Фримантл из боевого патрулирования, не могли похвастаться успехами, несмотря на то что добросовестно вели поиск в своих районах. Только подводной лодке «Тотог» удалось потопить у берегов Индокитая более или менее крупное грузо-пассажирское судно «Охио Мару» тоннажем в 5872 тонны. Почти полное отсутствие объектов для атаки в районе Южно-Китайское море — Филиппинские острова объяснялось, по всей вероятности, активизацией противника на северо-восточном побережье Новой Гвинеи и островах Новая Британия, Новая Ирландия и Бугенвиль. Японцы, видимо, использовали большую часть своих судов для перевозки войск и предметов снабжения на передовые опорные пункты в южной части Тихого океана, чтобы сдержать натиск наших армейских частей и частей морской пехоты, которые вели наступление на Соломоновых островах.

Подводные лодки, базировавшиеся на Брисбен, пустили ко дну несколько крупных судов, в том числе транспорт «Бурадзиру Мару» тоннажем в 12752 тонны (потоплен подводной лодкой «Гринлинг») и транспорт «Мэйё Мару» тоннажем 5628 тонн (потоплен подводной лодкой «S-38»). В августе подводными силами юго-западной части Тихого океана было потоплено несколько торговых судов общим тоннажем 38057 тонн. После потопления подводной лодкой «S-44» тяжелого крейсера «Како» общая цифра потопленного тоннажа возросла до 46857 тонн.

Между тем дело создания базы подводных лодок в заливе Эксмаут подвигалось вперед. 11 сентября мы с капитаном 3 ранга Тью, захватив с собой бригадного генерала Клейна (союзные силы вторжения) и полковника Янга (австралийские вооруженные силы) из штаба генерал-лейтенанта Беннета, вылетели на гидросамолете в залив Эксмаут. Устроившись на гидроавиатранспорте «Уильям Б. Престон», мы отправились на катере осматривать место будущего лагеря, выбранное капитаном 3 ранга Торпом. В это время подводная лодка «Спирфиш»

принимала топливо с нефтяной баржи, и я, пользуясь представившимся случаем, осмотрел нашу новую топливную базу.

На берегу мы увидели, что для лагеря подыскано замечательное место с отлогим берегом, позволяющим построить временный пирс для малых кораблей. Недалеко от побережья возвышались дюны высотой примерно в 12 метров, в какой-то мере защищавшие от ветра. В одной миле от берега начиналась плоская равнина, где без большого труда можно было построить взлетно-посадочную полосу для истребителей. Мы предполагали держать там несколько истребителей, готовых отразить налет бомбардировочной авиации противника и не допустить повторения того, что произошло в Порт-Хедленде в июле. В 20 милях к востоку должна была находиться база истребительной эскадрильи, укомплектованной австралийскими летчиками и состоящей из самолетов «Спитфайр». На этот счет имелась предварительная договоренность с командованием австралийских ВВС.

Наша группа пришла к единодушному выводу, что создание передовой базы подводных сил в заливе Эксмаут вполне возможно и что затраты на ее строительство оправдываются увеличением радиуса действия подводных лодок. Мы учитывали также тот психологический эффект, который давало даже это небольшое продвижение в сторону противника.

Возвратившись в Перт, я встретился с начальником базового склада снабжения ВМС капитаном 3 ранга Левассером, который сообщил, что располагает достаточным количеством материалов для оборудования нескольких таких баз. Самоходную баржу, пригодную для перевозки тяжелого оборудования и зенитных орудий с транспортов на берег, можно было собрать в любой момент; имелись также гусеничные краны и бульдозеры. Не меньшую ценность в богатствах Левассера представляли перфорированные металлические листы с крюками. Эти листы предназначались для строительства взлетно-посадочных полос, но могли быть использованы и для прокладки дорог в труднопроходимой песчаной местности.

Получив от генерала Беннета заверение в том, что австралийцы готовы пробурить для нас колодцы и прислать нам зенитную батарею из восьми 102-мм орудий, я обратился к командующему ВМС США в юго-западной части Тихого океана за разрешением приступить к работам.

Однако дело затянулось, потому что высшее командование никак не могло решить вопрос, где держать ядро моих подводных сил — в Брисбене или Фримантле. Я рассчитывал со временем иметь в своем распоряжении 48 подводных лодок, базирующихся

на Фримантл, Брисбен, залив Эксмаут и Дарвин. Половина из них, базируясь на Брисбен, могла бы обеспечить патрулирование в районе мандатных территорий к югу от острова Гуам и облегчить тем самым задачу подводных лодок, базирующихся на Пирл-Харбор, а остальные, ведя патрулирование в Южно-Китайском море, смогли бы, я был уверен, отрезать Японию от Филиппин, Малайи и Индонезии.

К сожалению, подводных лодок не хватало, и нам не могли дать такого количества. Что касается распределения наличных сил, в том числе плавучих баз подводных лодок, то здесь царила большая неразбериха, и поэтому только 2 ноября тральщик «Херон» вышел из Фримантла с рабочими и оборудованием, необходимым для начала работ по строительству базы в заливе Эксмаут.

Именно в это время я спешно вылетел в Брисбен, чтобы обсудить с командующим ВМС США в юго-западной части Тихого океана вице-адмиралом Карпендером и командующим 42-м оперативным соединением капитаном 2 ранга Кристи вопросы, связанные со строительством базы в заливе Эксмаут и снабжением нас торпедами. В августе наши подводные лодки из-за недостатка объектов для атаки израсходовали всего 76 торпед, в сентябре — 77, однако запасы торпед у нас приближались к концу, а самое большее, на что мы могли рассчитывать, — это 48 торпед в месяц, обещанных нам артиллерийским управлением. Однако и это обещание не было выполнено: за август и сентябрь мы получили только 36 торпед.

Поскольку никакого улучшения в снабжении торпедами не предвиделось, мой штаб занялся разработкой плана минирования вод с наиболее интенсивным судоходством. Вскоре были намечены шесть наиболее подходящих районов для постановки минных заграждений. Для выполнения этой задачи собирались использовать в силу необходимости подводные лодки «Трешер», «Тэмбор», «Гар», «Тотог» и «Гренадир». Нам хотелось поставить минные заграждения одновременно, чтобы лишить противника возможности постепенно распознавать нашу тактику минирования и тактико-технические данные мин. Правда, что касается самих мин, то здесь мы никакой новинки применить не могли, так как магнитная мина «Мк-12», которая была в нашем распоряжении, ничем существенным не отличалась от мины, на первых порах столь успешно применявшейся немцами в европейских водах.

В течение октября и первой половины ноября в самой северной части Сиамского залива и в проливе Хайнань наши подводные лодки поставили пять минных заграждений. Это было

довольно рискованное предприятие, поскольку мы не знали, минировали китайцы свои воды или нет.

Прибыв в Перт, я узнал, что один из наших патрульных самолетов сбросил бомбы на голландскую подводную лодку «К-12», шедшую во Фримантл, но, к счастью, промахнулся. Произошло это потому, что подводная лодка подала неверный опознавательный сигнал. Два дня спустя бомбардировке подверглась подводная лодка «Снэппер», но и ее не задело. Эти события вынудили меня отдать приказ, который впоследствии был распространен на большую часть Тихоокеанского театра военных действий. В нем я запрещал летчикам атаковать в водах Западной Австралии какую бы то ни было подводную лодку, если имеется хотя бы малейшее сомнение в том, что она является неприятельской. У нас было слишком мало подводных лодок, и мы не могли рассчитывать на то, что все летчики будут бить мимо цели.

Во второй половине октября пришел приказ об откомандировании капитана 2 ранга Файфа в распоряжение вице-адмирала Карпендера. Это был тяжелый удар, но, когда стало известно, что Файф назначается офицером связи с ВМС при штабе генерала Макартура, я почувствовал облегчение, ибо мне хотелось иметь в верхах своего человека, который мог бы убедить командование армейских ВВС в том, что оно не должно позволять своим самолетам атаковать наши подводные лодки. К счастью, пока пострадала только одна подводная лодка «Саргоу», у которой взрывом бомбы, сброшенной самолетом австралийских ВВС, были разбиты оба перископа. Однако подобная практика могла в любой момент привести к роковым последствиям. Я предпочел бы, чтобы наши летчики упустили тысячу и одну возможность атаковать, а возможно, и уничтожить вражескую подводную лодку, лишь бы они не потопили сгоряча свою.

В довершение ко всем неприятностям мы получили известие, что австралийский эскадренный миноносец «Вояджер» наскочил на риф у побережья занятого японцами острова Тимор. Он был послан для эвакуации 600 австралийцев и голландцев, которые все еще оказывали сопротивление японцам на неприступном участке на юге острова. Эскадренный миноносец стал на якорь как можно ближе к берегу, но был подхвачен сильным течением и выброшен на риф. Затем прилетели японские бомбардировщики и прикончили «Вояджер». Таким образом, к беженцам, скрывавшимся на острове, добавилось еще около 100 человек с эсминца.

Нужно было что-то срочно предпринимать, но голландские эсминцы «Ван Гален» и «Тьерк Хиддес» ушли сопровождать

конвой, а других эскадренных миноносцев у меня не было. На подводных же лодках вывезти такое большое количество людей в короткое время не представлялось возможным. В конце концов я получил указание послать «Тьерк Хиддес» для эвакуации последних защитников острова. Голландский эскадренный миноносец успешно справился с заданием и в два приема вывез всех.

30 сентября мне довелось побывать во Фримантле, где я наблюдал за тем, как поднимают на эллинг подводную лодку «Сэмон», которая обновляла это ремонтное сооружение. Рабочие затратили целый день, чтобы закончить эту работу, и я сделал в своем дневнике следующую запись: «Австралийцы работают ужасно медленно. Если дело не пойдет быстрее, необходимо в ближайшее время посетить премьер-министра Западной Австралии и потребовать сдать нам в аренду все предприятие». Я был настроен до того решительно, что вечером следующего дня начальник эллинга уволил за отлынивание от работы одного из рабочих, чистивших днище лодки. В знак протеста вся бригада забастовала. Тогда за дело взялся капитан-лейтенант Джонс, находившийся на месте происшествия. Он немедленно отправился на плавучую базу «Холланд», получил там ремонтную бригаду в составе 50 человек и в рекордно короткий срок закончил чистку и покраску днища.

Визит, который я нанес премьер-министру утром следующего дня, имел поэтому иной характер. Я опасался, что действия Джонса, которые я полностью одобрял, могут привести к обшей забастовке рабочих всей верфи. В этой связи я объяснил премьер-министру создавшуюся обстановку и заявил, что в военных условиях мы не можем тратить время на улаживание трудовых конфликтов. Премьер-министр был очень любезен и, видимо, согласился с моими доводами. Пока я служил в Перте, мы пользовались услугами собственных ремонтных бригад, и недоразумений больше не возникало. Легко себе представить, какая нагрузка легла на плечи ремонтников, работавших в эллинге в первые месяцы его существования. Большинство подводных лодок не ставилось в док так долго, что у них на днищах выросли целые морские сады, и только лодки, недавно прибывшие из Пирл-Харбора, могли давать больше 16 узлов.

По нашим подсчетам, в сентябре американские подводные силы юго-западной части Тихого океана потопили восемь и повредили пять судов противника. Как выяснилось после войны, было потоплено не восемь, а четыре судна противника общим тоннажем в 17041 тонну, а повреждено, следовательно, девять. Крупнейшее из них, авиатранспорт «Канто Мару»

водоизмещением в 8606 тонн, было потоплено в Макассарском проливе подводной лодкой «Сори».

В это время из Мельбурна к нам прибыл командующий голландскими военно-морскими силами в Австралии контр-адмирал Костер, который собирался произвести инспекцию кораблей и личного состава голландских военно-морских сил, находившихся под моим командованием в Западной Австралии. В молодые годы Костер служил на подводных лодках и был энтузиастом подводной службы. Он являлся одним из инициаторов введения на подводных кораблях установок для кондиционирования воздуха. Американские подводники увидели первую такую установку на голландской подводной лодке «К-13», которая в 1929 году проходила через Панамский канал. Установка пришлась по душе нашим подводникам, однако на американских лодках она впервые появилась только в 1934 году. Многие категорически возражали против нового оборудования на том основании, что «подводная лодка — это не отель», однако установки для кондиционирования воздуха, безусловно, оправдали себя и сохранили много сил и здоровья личному составу подводных лодок, действовавших в тропических водах.

Голландские подводные лодки всегда отличались оригинальным оборудованием. Именно голландцы изобрели устройство, уничтожающее демаскирующие лодку воздушные пузырьки, которые обычно выходят на поверхность во время выстрела из торпедного аппарата.

В октябре самым тяжелым ударом для меня был приказ о перебазировании плавучей базы «Холланд» и восьми подводных лодок в Брисбен. У меня остались только плавучая база «Пелиас» и 12 подводных лодок. Необходимость иметь базу в Олбани отпала. Я выехал туда, чтобы организовать одновременный выход всех кораблей. Официально было объявлено, что корабли выходят на учебные стрельбы и возвратятся в базу вечером того же дня. Из Фримантла прибыл австралийский крейсер «Эделейд» якобы для того, чтобы принять участие в учениях. Утром 23 октября мы покинули Олбани и больше уж никогда не видели этого прекрасного города с его замечательной гаванью и радушными жителями.

Сокращение сил серьезно затрудняло наши действия, но мы не падали духом. После двухмесячного патрулирования на подводной лодке «Саргоу» у побережья Индокитая в оперативный отдел моего штаба вернулся капитан 3 ранга Маклин. Из-за недостатка солнечного света он немного побледнел и осунулся, как это обычно бывает с подводниками по возвращении из боевого похода. Но зато он имел много времени на размышления

и прибыл в родные края с массой новых идей в отношении улучшения методов действий подводных лодок.

Несомненно, боевое мастерство командиров подводных лодок быстро росло. В начале войны мы считали, что корабли и самолеты противолодочной обороны противника заставят наши подводные лодки уходить под воду на все светлое время суток и всплывать на поверхность можно будет только ночью. На практике же командиры-подводники убедились, что противолодочная оборона противника не охватывает всего океана и что плавание днем в надводном положении вполне возможно.

В начале войны у нас не хватало опыта ночных атак. Учебные ночные стрельбы в условиях, приближенных к боевым, разумеется, проводились, однако во избежание столкновений и потери торпед принималось столько мер предосторожности, что учения порой превращались в пустую игру. Теперь ночные атаки входили в моду. Больше того. Оказалось, что раз уж цель обнаружена, ее легче атаковать ночью, чем днем. Причина заключалась в том, что ночью суда и корабли противника не прибегали к противолодочному зигзагу. Правда, в светлые ночи подводным лодкам во время атаки приходилось уходить под воду, чтобы избежать обнаружения. Мы неожиданно установили, что в наши перископы цель хорошо видна даже ночью. Линзы перископов стали подвергаться «световой обработке» по только что освоенному в то время методу. Это значительно улучшало прохождение света и повышало эффективность перископов в ночных условиях.

Командиры подводных лодок имели также возможность убедиться, что использование в последней стадии атаки гидролокатора для определения расстояния до цели путем посылки однократного импульса вполне возможно и, как правило, не засекается противником. Одним из наиболее серьезных недостатков у нас было отсутствие совершенных приборов для взятия пеленгов на цель с мостика лодки в ночных условиях. Плохо обстояло дело и с маскировкой. Когда мы вступили в войну, наши подводные лодки были окрашены в черный цвет, но оказалось, что серая окраска делает лодки ночью менее заметными.

С ростом боевого мастерства подводников количество потопленных и поврежденных судов и кораблей противника, естественно, стало увеличиваться. Возросло и число объектов для атак. Очевидно, японцы начали получать продукцию с нефтяных промыслов, нефтеочистительных и сахарных заводов и других предприятий Малайи, Индонезии и Филиппин. Все эти источники снабжения были разрушены союзниками при отступлении, и

японцам потребовалось несколько месяцев, чтобы произвести восстановительные работы, собрать рабочих и ввести заводы в строй. Бездействие промышленных предприятий в начальный период, безусловно, явилось одной из причин снижения интенсивности судоходства в этом районе в весенние и летние месяцы 1942 года.

По нашим оптимистическим подсчетам, в октябре подводными силами юго-западной части Тихого океана было потоплено 14 судов противника и повреждено 5, однако после войны стало известно, что уничтожено было лишь 9 судов общим тоннажем в 39789 тонн. Самым большим судном, потопленным в этом месяце в районе архипелага Бисмарка, был авиатранспорт «Кацураги Мару» (8033 тонны). Его пустил ко дну капитан-лейтенант Печентковский, новый командир подводной лодки «Стёрджон». Командир «Гаджон» Стовэлл прибавил к своему боевому счету грузо-пассажирское судно «Тёко Мару» тоннажем в 6783 тонны, а вечно улыбающийся Джим Коу, командовавший подводной лодкой «Скипджек», отправил на дно грузовое судно «Сюнко Мару» тоннажем в 6781 тонну.

Глава 4

6 ноября я вылетел в залив Эксмаут. Вместе со мной на борту самолета находились австралийские генералы и офицеры из штаба генерала Беннета, которые, прежде чем окончательно связать себя обязательствами в отношении создания базы, хотели собственными глазами осмотреть район предстоящего строительства. Генерал Уайтлоу представлял австралийскую армию, а капитан 3 ранга Бьюкэнен — австралийский военно-морской флот. Представителем генерал-лейтенанта Беннета был бригадный генерал Клейн.

После часа полета пилот сообщил мне, что в левом моторе появилась сильная течь масла и что нам придется сделать посадку в Джералдтоне (200 миль к северу от Перта), чтобы исправить повреждение. Но не прошло и нескольких минут, как мотор заглох и самолет резко пошел на снижение. Летчику стоило большого труда выровнять его. Мне снова доложили:

— Левый мотор заглох. Пилот направляется обратно в Перт и постарается продержаться в воздухе как можно дольше.

Я посмотрел вниз на безлюдное побережье, и мне страшно захотелось, чтобы ничто не помешало летчику «продержаться в воздухе как можно дольше». Мы дотянули до реки Суон в Перте, пересели в другой самолет и благополучно прибыли в залив Эксмаут.

Австралийские офицеры воочию убедились, что постройка базы в заливе и переброска сюда подводных лодок вполне осуществимы. Несколько дней спустя я получил от командующего ВМС США в юго-западной части Тихого океана разрешение приступить к строительству базы. Однако с переводом туда плавбазы следовало повременить до тех пор, пока арендованные нами во Фримантле зерновые склады не будут переоборудованы в мастерские по ремонту подводных лодок.

9 ноября до нас дошла весть о начале операции, которая подготавливалась в такой тайне, что мы в Австралии даже не подозревали, что она может развернуться так скоро. Наши войска высадились в Северной Африке. Во всех пунктах десантные операции, по-видимому, прошли успешно. В ходе подготовки высадки войск подводные лодки решали задачи навигационного обеспечения.

Вскоре поступили сообщения об успехах наших сил в районе острова Гуадалканал в период с 12 по 14 ноября. Мы понесли тяжелые потери в кораблях и личном составе, но сломали хребет японцам, наступавшим на Соломоновых островах.

Теперь можно было без опаски приступить к работам по строительству базы в заливе Эксмаут. Офицером, возглавившим предварительные работы, был лейтенант Хейс, впоследствии назначенный командиром базы. Вместе со своими людьми, не зная отдыха, он занимался выгрузкой строительных материалов и возведением жилых помещений. Лейтенант Холлистер, руководивший строительными бригадами, спроектировал небольшой сборный домик из оцинкованного железа, который он назвал «пертским». Мы приспособили такие домики под столовые, склады и т. п. и тем самым сберегли теплоизолирующие материалы для постройки жилья, лазаретов и других помещений, нуждавшихся в защите от палящих лучей тропического солнца.

Из боевого патрулирования возвратилась подводная лодка «Тотог», потопившая грузо-пассажирское судно тоннажем в 4000 тонн и атаковавшая два других, судьба которых осталась неизвестной. В море Суду «Тотог» наткнулась на небольшую рыболовную шхуну «Си Фуд II». Когда над баком шхуны пролетел снаряд, она остановилась и подняла японский флаг. Подойдя к борту шхуны, подводники обнаружили, что ее экипаж состоял из 12 японцев и 4 филиппинцев. Филиппинцев приняли на борт подводной лодки, а японцы сошли в одну из своих шлюпок и получили от подводников продовольствие, воду и указания о том, как добраться до берега. Затем шхуна была потоплена артиллерийским огнем. Филиппинцы рассказали, что японцы забрали их насильно, не платили жалованья и держали на шхуне на положении пленников. Они сообщили также, что на острове Минданао продолжают действовать американские и филиппинские партизаны.

Подводная лодка «Трешер» возвратилась из северной части Сиамского залива, где она поставила 32 магнитные мины. Командир доложил, что две из них взорвались, едва успев прийти в боевое положение, но лодка не пострадала, так как успела отойти на безопасное расстояние. В этом боевом походе «Трешер» имела на борту всего восемь торпед и все их израсходовала.

На пути в базу, проходя мимо острова Целебес, командир «Трешер» заметил в непосредственной близости от берега какое-то судно, очевидно, севшее на мель. Милликэн погрузился и осторожно приблизился, размышляя над тем, как уничтожить судно и в то же время избежать атаки с воздуха, ибо он знал, что в городе Макассар, до которого было не больше 25 миль, находятся японские аэродромы. Он решил дождаться темноты и потопить судно из своего 76-мм орудия. Тем временем японцы принимали все меры к тому, чтобы сняться с мели. Было видно,

как команда откачивала воду и старалась завести якорь с кормы. Оставалось еще часа два до наступления темноты, когда японцам удалось сняться с мели и они начали выбирать якорь. Это было уж слишком. Милликэн не мог допустить, чтобы судно ушло у него из-под носа. Не считаясь с опасностью атаки с воздуха, Милликэн всплыл и потопил шхуну артиллерийским огнем. Как свидетельствуют послевоенные данные, в этом походе «Трешер» не потопила торпедами ни одного судна, но о шхуне сказано: «Неопознанное японское судно, по всей вероятности, потоплено».

Милликэн доказал, что умеет обращаться с орудием малого калибра, поэтому я решил усилить его артиллерийское вооружение и дал ему 127-мм орудие, снятое с подводной лодки «V-3» и только что присланное нам. Когда орудие было установлено, я вышел вместе с Милликэном на учебные торпедные и артиллерийские стрельбы. С чувством глубокого удовлетворения я отметил, что учения стали проводиться в условиях, приближенных к боевым. Если командир слишком часто поднимал перископ и этим выдавал себя, судно-мишень немедленно устремлялось на подводную лодку. Ей приходилось давать поспешный залп под острым углом к цели и стремительно уходить на большую глубину, чтобы избежать «гостинцев», которые всегда можно ожидать от противника. В конце учений судно-мишень сбросило серию боевых глубинных бомб в 1,5 кабельтовых от нашего перископа, чтобы приучить молодых матросов к звуку взрыва, от которого кровь стынет в жилах.

В октябре и ноябре 1942 года 42-е оперативное соединение подводных лодок, базировавшееся на Брисбен, было усилено 8-м соединением капитана 2 ранга Даунса и 10-м соединением капитана 2 ранга Стайера, которые прибыли из Пирл-Харбора. В ноябре в Брисбен пришли новые плавучие базы подводных лодок «Фултон» и «Сперри», которые были флагманскими кораблями этих соединений. С увеличением числа современных подводных лодок мы смогли оказать существенную помощь надводным силам адмирала Хэлси в боях у острова Гуадалканал.

Главная задача 42-го оперативного соединения, ради которой оно и находилось у восточного побережья Австралии, заключалась в том, чтобы воспрепятствовать действиям надводных кораблей противника и нарушить морские коммуникации в районе Соломоновых островов. В целях более тесного взаимодействия с надводными силами 42-е оперативное соединение было временно подчинено в оперативном отношении командующему ВМС США в южной части Тихого океана. Однако адмирал Хэлси не хотел обременять себя заботами, связанными с ремонтом, обслуживанием подводных лодок и составлением

боевых заданий для них. Поэтому он приказал заняться всеми этими вопросами командиру 42-го оперативного соединения, находившемуся вместе со своим штабом в Брисбене. Свои требования относительно использования подводных лодок он изложил в специальном приказе. Перечислив районы, в которых, по его мнению, действия подводных лодок были особенно необходимы, адмирал Хэлси заключил: «Максимально расширьте зону патрулирования. Очередность целей: военные корабли, танкеры, различные транспорты, грузовые суда. Ваша задача уничтожать корабли и суда противника».

Наряду с обычными боевыми действиями подводные лодки решали различные вспомогательные задачи. Например, они высаживали на побережье противника наблюдателей и разведчиков, а когда на острове Гуадалканал возникла острая нехватка авиационного бензина, подводная лодка «Эмберджек» доставила в Тулаги около 25 тонн бензина да плюс к тому 200 45-килограммовых бомб. На ней же туда прибыли 15 летчиков-истребителей армейской авиации.

Судя по послевоенным данным, количество судов, потопленных в ноябре, по сравнению с предыдущим месяцем уменьшилось, хотя, по нашим оптимистическим подсчетам, сделанным в то время, оно возросло. Объясняется это тем, что противник усилил противолодочные действия в районе Новой Британии, Новой Гвинеи и Соломоновых островов и нашим подводникам редко удавалось точно установить факт гибели атакованного судна.

Наилучшего результата добилась подводная лодка «Сивулф», базировавшаяся на западное побережье. В районе залива Давао (остров Минданао) ею были потоплены три судна противника общим тоннажем в 13000 тонн.

Самое захватывающее приключение произошло с «Сивулф», которой командовал Фредди Уордер, утром 3 ноября в бухте Талома, находящейся в глубине залива Давао, в 50 милях от входа в него. Накануне у входа в залив «Сивулф» атаковала грузовое судно тоннажем в 3000 тонн. Фредди наблюдал, как оно погружается в воду, надеясь, что какой-нибудь эскадренный миноносец придет подобрать команду. Однако его ожидания не оправдались. Тогда он направился к порту Давао, чтобы посмотреть, что там делается.

Утром следующего дня Фредди увидел в порту два небольших транспорта, но его внимание привлекло огромное грузопассажирское судно, стоявшее на якоре в бухте Талома. Ничто не говорило о наличии в том районе минного заграждения. Напротив, большие глубины, доходившие до самой якорной

стоянки, убеждали в том, что мин здесь нет. Командир осторожно пошел на сближение, периодически проверяя дистанцию. В 10.15 расстояние сократилось до 5,5 кабельтова, и Уордер выстрелил одной торпедой, установив ее предварительно на глубину хода в 5,4 метра. Торпеда прошла под днищем судна и взорвалась на берегу. Следующая торпеда, установленная на глубину 2,4 метра, попала точно в цель. Судно сильно накренилось, но затем выпрямилось и, казалось, не собиралось тонуть. Произведя повторный расчет, Уордер выпустил еще две торпеды, которые, очевидно, прошли под днищем, но не взорвались. У магнитного взрывателя, надо думать, было плохое настроение в тот день. Японцы заметили перископ «Сивулф» и открыли по нему огонь из двух орудий.

Уордер опустил перископ, перезарядил торпедные аппараты и снова вышел в атаку. Японские орудия продолжали стрельбу, но снаряды ложились далеко от подводной лодки. Следующая торпеда попала в кормовую часть судна и очистила палубу от любопытных, усеявших леера. Небольшие катера начали свозить людей на берег. «Сивулф» развернулась и из кормовых торпедных аппаратов произвела последний залп, который оказался решающим. Над судном взвились языки пламени, и «Сагами Мару» тоннажем в 7189 тонн с дифферентом на нос ушло под воду. Несколько минут спустя, когда «Сивулф» выходила из бухты, появились три самолета, которые спикировали на лодку и сбросили «гостинцы». Уордер благополучно выбрался в открытое море и 8 ноября потопил канонерскую лодку.

Командующий ВМС США в юго-западной части Тихого океана сообщил мне, что голландцы хотят высадить на остров Ява группу солдат для агентурной работы. Я ответил, что подводная лодка «Сирейвн» скоро будет готова к выходу и сможет доставить их к месту назначения. По каким-то соображениям агентурную группу, имевшую много снаряжения, отправили по железной дороге. Возникшие в связи с этим трудности являются ярким примером того, к каким неприятным последствиям приводят частые пересадки, без которых на этой длинной трансконтинентальной магистрали невозможно обойтись. Прибытие группы бесконечно откладывалось, и я все больше и больше злился. Наконец солдаты появились в наших краях, но налегке — без багажа и снаряжения. Даже пистолет командира и тот пропал в пути! Еще один день ушел на получение багажа, но в конце концов мы все-таки погрузили солдат на «Сирейвн», и она вышла в море с секретным заданием.

Но злоключения экспедиции на этом не кончились. «Сирейвн» покинула базу после полудня, а примерно в полночь

один из офицеров моего штаба доложил, что в отеле «Эспланейд» он случайно подслушал разговор между двумя гражданскими лицами, который свидетельствовал о том, что им были известны все подробности похода. Кто-то из голландцев, по-видимому, проболтался. Нам ничего другого не оставалось, как отменить ту часть боевого задания подводной лодки, которая касалась агентурной группы. «Сирейвн» высадила своих пассажиров на нашей передовой базе в заливе Эксмаут, откуда их самолетом отправили обратно в Перт, чтобы сделать внушение о необходимости соблюдения тайны и оставить их там до более благоприятного момента.

На рождественские праздники я вылетел в залив Эксмаут, где неплохо отдохнул, несмотря на невыносимую жару, стоявшую в этом полупустынном крае.

В день Рождества мы с капитаном 3 ранга Джо Тью уселись в грузовик и, захватив с собой проволочные настилы, выехали к маяку, расположенному на мысе Северо-Западный. Наш отдел планирования предполагал установить одну радиолокационную станцию там, а другую в Онслоу, расположенном в 60–70 милях дальше к северо-востоку. Я хотел узнать, пригоден ли для автомобильного сообщения участок дороги длиной в 30 миль, ведущий через заросли к маяку, и выбрать место для радиолокационной установки. Дорога была ужасной, и у нас дважды спускал баллон. В конце концов с помощью проволочных настилов мы преодолели труднопроходимые песчаные участки пути и кое-как добрались до места. Оно показалось мне вполне подходящим для постройки радиолокационной станции, и я отправился на поиски вспомогательного участка в районе Онслоу. Специалист по радиолокации и связи, который позже прилетел в залив Эксмаут, подтвердил правильность моего заключения.

В декабре подводные силы юго-западной части Тихого океана добились более высоких результатов, чем в предыдущие месяцы. Было потоплено восемь торговых судов. Кроме того, капитан-лейтенант Феррал, командовавший «Сидрэгон», уничтожил большую японскую подводную лодку «I-4»; капитан-лейтенант Лейк, командир подводной лодки «Альбакор», отправил на дно легкий крейсер «Тэнрю»; японское патрульное судно № 35, переоборудованное из старого эскадренного миноносца, было потоплено подводной лодкой «Гринлинг». Она же потопила два из упомянутых выше восьми торговых судов.

Подводная лодка «Трешер» снова добилась успеха, на этот раз благодаря своему 127-мм орудию, которое было установлено на ней совсем недавно. Ночью 29 декабря она обнаружила в Яванском море севернее Сурабаи японское торговое судно

«Хатиан Мару». Милликэн осторожно приблизился и дал залп двумя торпедами. Торпеды прошли мимо. Милликэн атаковал вторично, но снова безуспешно. Выведенный из терпения командир лодки вызвал расчет 127-мм орудия. К сожалению, орудие не имело оптического прицела. На нем был поставлен открытый кольцевой прицел, и теперь, когда огонь пришлось вести ночью, наводчик не видел цели. Милликэн отдал ему свой бинокль, который тот плотно приладил к стойке прицела. Смотря на цель через канал ствола, наводчик отрегулировал прицел и целик и, наконец, решил, что можно стрелять.

Во время этих приготовлений на судне все было спокойно. Однако после первого же выстрела оно открыло по подводной лодке огонь из носового орудия и пошло на таран. Орудие у Милликэна было установлено позади боевой рубки, поэтому, когда он отвернул, чтобы избежать тарана, орудийный расчет получил возможность обрушить на носовую часть судна целый поток снарядов. Первыми же выстрелами было выведено из строя орудие противника и, очевидно, что-то повреждено в машинном отделении, потому что судно отвернуло в сторону и остановилось. Тогда Милликэн перенес огонь на его среднюю часть. «Оно отправилось на дно, — говорил потом Милликэн, — имея в борту под трубой огромную пробоину, в которую мог бы въехать грузовик». По его словам, новые 127-мм снаряды действовали отлично и не было ни одного, который не взорвался бы при попадании.

Новый год начался многообещающе. Донесения от подводных лодок свидетельствовали о том, что январь будет успешным месяцем. Счет был открыт капитан-лейтенантом Стефаном, который 2 января на своей подводной лодке «Грейбэк» потопил в районе Соломоновых островов японскую подводную лодку «I-18» водоизмещением в 2180 тонн.

Но 11 января мы узнали о трагедии. Пилот самолета армейской авиации, израсходовавший все бомбы, стал свидетелем боя между конвоем противника и какой-то нашей подводной лодкой, очевидно, «Аргонот», самой большой на флоте. Пилот доложил, что видел, как два японских эскадренных миноносца были разорваны торпедами, а третий поврежден. После усиленной атаки подводной лодки глубинными бомбами она показалась на поверхности, и эскадренные миноносцы открыли огонь по ее носовой части, которая торчала из воды под острым углом. Больше мы не имели никаких сведений о капитане 3 ранга Пирсе и его экипаже, состоявшем из 106 человек.

После войны было установлено, что 10 января «Аргонот» атаковала конвой, направлявшийся из Лаэ в Рабаул, и была

потоплена кораблями охранения. «Аргонот» (первоначально «V-4») являлась по своему назначению подводным минным заградителем и имела вместительный минный отсек в кормовой части. В августе 1942 года, когда она вместе с подводной лодкой «Наутилус» занималась переброской морских пехотинцев (211 солдат и офицеров) на атолл Макин, этот отсек был использован для размещения личного состава морской пехоты.

Между тем поступали новые донесения о потоплении кораблей противника. Подводная лодка «Гардфиш» во время одного из патрулирований, за которое она получила благодарность президента, потопила, помимо других судов, патрульное судно № 1 и эскадренный миноносец «Хакадзэ».

Наступило время решить вопрос о радиолокационной станции в районе Онслоу. Я захватил с собой старшего лейтенанта Граут-Смита, и мы отправились на гидросамолете в залив Эксмаут. Там мы переночевали и затем вылетели в Онслоу. Совершив посадку в аэропорту, мы направились к командиру базы полковнику Сэмпсону и попросили у него автомашину.

В поисках удобного места для радиолокационной станции мы с Граут-Смитом исколесили громадную территорию. Не догадавшись надеть длинные брюки, мы до такой степени искололи себе ноги о колючую траву, что стали похожи на больных ветрянкой. Но зато нам удалось найти прекрасное место, откуда можно было вести радиолокационное наблюдение без помех.

30 января я возвратился в Перт и узнал, что мы собрали поистине обильный урожай. Судя по послевоенным данным, подводные силы юго-западной части Тихого океана потопили в январе три военных корабля, два транспорта, два грузо-пассажирских судна и девять грузовых.

Из боевого патрулирования в Южно-Китайском море возвратилась подводная лодка «Тотог», которой командовал капитан-лейтенант Барни Зиглафф. В море Флорес им были потоплены два торговых судна и повреждены два корабля, в том числе один легкий крейсер. «Тотог» подверглась сильной атаке глубинными бомбами, но серьезных повреждений не получила. Три судна были потоплены подводной лодкой «Гардфиш». Но наибольшее число судов в январе потопил капитан-лейтенант Дадли Мортон, командир подводной лодки «Уоху».

Мортон имел задание по пути в район патрулирования разведать порт Вевак на северо-восточном побережье Новой Гвинеи. Приняв решение проникнуть внутрь гавани, он вдруг обнаружил, что у него нет карт. К счастью, у одного из механиков нашелся австралийский школьный атлас, и с его помощью

Мортон днем в подводном положении вошел в гавань. По пути ему пришлось обходить стороной два эскадренных миноносца типа «Тидори».

Вскоре после полудня он заметил на якорной стоянке эскадренный миноносец типа «Фубуки» и несколько подводных лодок типа «RO», стоявших рядом с ним. Цель была заманчивая, и Мортон пошел на сближение, рассчитывая произвести залп с дистанции 15 кабельтовых, чтобы не покидать глубокого места и тем самым облегчить себе отход.

Когда Дадли вновь поднял перископ, он увидел, что эскадренный миноносец снялся с якоря и направляется в открытое море. Судя по всему, он должен был пройти за кормой лодки, поэтому было решено произвести атаку из кормовых торпедных аппаратов. Но эскадренный миноносец отвернул и пошел впереди по носу лодки. С дистанции девять кабельтовых Мортон дал залп тремя торпедами с расчетом на 15-узловой ход эскадренного миноносца. Оценив, что торпеды пройдут за кормой. Мортон выпустил четвертую торпеду с расчетом на 20-узловой ход корабля. Эсминец уклонился от нее, описал циркуляцию вправо и устремился на перископ «Уоху».

Мортон продолжал следовать с поднятым перископом, чтобы получить данные для атаки и заставить корабль идти прямым курсом на подводную лодку. С дистанции шесть кабельтовых он выпустил пятую торпеду, но она либо прошла мимо цели, либо не взорвалась. Когда Мортон выпустил из носового торпедного аппарата последнюю торпеду, расстояние, отделявшее подводную лодку от эскадренного миноносца, не превышало четырех кабельтовых и продолжало сокращаться с невероятной быстротой. Ровно через 25 секунд раздался оглушительный взрыв. С эскадренным миноносцем было покончено. Ему, видимо, удалось выброситься на берег. Как бы то ни было, но он вышел из строя, и «Уоху» под аккомпанемент взрывов артиллерийских снарядов и авиационных бомб направилась к выходу из бухты, до которого было девять миль.

Магнитный взрыватель типа «Мк-6», вызывавший вечные нарекания, на этот раз сработал как положено и спас «Уоху» и ее команду от гибели. При атаке на встречных курсах вероятность поражения цели торпедой с контактным взрывателем крайне мала, и в данном случае скользящий удар вдоль хорошо обтекаемого корпуса эскадренного миноносца мог бы оказаться недостаточным для того, чтобы привести в действие механизм взрывателя. Однако по вине магнитного взрывателя типа «Мк-6» наши подводники упустили слишком много судов, потеряли немало торпед и слишком часто подвергались атакам

глубинными бомбами. Им трудно было сбросить все это со счетов и довериться ему снова. Магнитный взрыватель следовало сделать надежным или избавиться от него вовсе.

Утром следующего дня «Уоху» взяла курс к островам Палау. 26 января перед самым рассветом она заметила на горизонте два торговых судна и увеличила ход. Вскоре «Уоху» заняла удобную позицию и погрузилась для выхода в атаку.

Мортон собирался произвести залп из шести носовых торпедных аппаратов, но вышел слишком близко к целям. Ему пришлось сделать поворот и атаковать из четырех кормовых торпедных аппаратов. Из четырех выпущенных торпед две попали в первое судно и одна во второе. Оба судна были грузовые. На всякий случай «Уоху» стала разворачиваться к противнику носовыми торпедными аппаратами. Во время этого маневра Мортон заметил третье судно — большой транспорт, который сначала не был виден за вторым судном. Вот это удача! Мы, вероятно, никогда не узнаем, почему капитан транспорта проявил пассивность — то ли от неожиданности и растерянности, то ли потому, что шел подбирать тонущих. В результате в транспорт угодили две торпеды, которые вывели из строя его машины. Теперь Мортон сосредоточил все внимание на втором поврежденном судне, которое при последнем наблюдении в перископ делало поворот в сторону «Уоху». Судно продолжало медленно приближаться, имея, очевидно, намерение таранить подводную лодку. С близкого расстояния Мортон выстрелил двумя торпедами, одна из которых попала в цель, но и это не остановило японца. «Уоху» была вынуждена дать полный ход и изменить курс, чтобы избежать столкновения.

Через восемь минут Мортон поднял перископ и увидел, что первое судно затонуло, а транспорт все еще держится на плаву. Второе судно, пытавшееся таранить подводную лодку, теперь намеревалось улизнуть, но у него что-то не ладилось с рулевым устройством. Мортон решил покончить с транспортом и выстрелил в него торпедой из очень выгодной позиции с расстояния пяти кабельтовых. Торпеда прошла под днищем судна и не взорвалась. Опять этот проклятый магнитный взрыватель! Однако от взрыва следующей торпеды вся средняя часть судна «взлетела на воздух», как доложил Мортон.

«Уоху» сблизилась со вторым судном, которое все еще держалось на плаву, но в это время доложили, что плотность аккумуляторной батареи мала, а сигнальщик доложил о появлении на горизонте какого-то судна, и Мортон решил повременить с залпом. Может быть, ему достанется более крупная добыча! Вскоре неизвестное судно изменило курс, и на горизонте

появился отчетливый силуэт танкера. Все утро с самого рассвета личный состав лодки находился на боевых постах, не имея ни минуты отдыха, и Мортон отдал приказание: «Приготовиться к всплытию!» Он собирался провести 2–3 часа в надводном положении, чтобы зарядить аккумуляторную батарею, догнать уходящий танкер и поврежденное грузовое судно и атаковать их на встречных курсах из подводного положения.

Когда «Уоху» всплыла, на поверхности моря маячило около двух десятков шлюпок, спущенных с транспорта. Подводная лодка приблизилась к ним, чтобы в разведывательных целях взять пленных, но была встречена огнем из пулеметов и винтовок. Ничего другого не оставалось, как потопить их всех, что «Уоху» без промедления и сделала. Таков был наш противник, и в ходе войны подводникам еще не раз пришлось убеждаться на собственном горьком опыте в решимости японцев сражаться до последнего. Они дрались до тех пор, пока могли держать оружие, и даже находясь в беспомощном положении, отказывались сдаваться.

В 15.30 «Уоху» пустилась в погоню за двумя удирающими судами. В 18.30, когда уже стало темнеть, она выстрелила тремя торпедами в носовую часть танкера, и одна из них попала в цель. «Уоху» всплыла, когда было уже совсем темно. У нее оставались всего четыре торпеды и притом в кормовых аппаратах. Полтора часа прошли в тщетных попытках занять выгодную позицию для атаки. Наконец, подводная лодка поравнялась с танкером, резко развернулась и с дистанции девять кабельтовых дала залп. Две торпеды решили участь танкера, и он быстро затонул.

Затем пришлось также долго маневрировать для выхода в атаку на грузовое судно. Задача сильно осложнялась тем, что судно делало неожиданные зигзаги и вело по подводной лодке артиллерийский огонь. В 21.00 сильный луч прожектора, появившийся на горизонте, стал ощупывать поверхность моря. Это эскортный корабль спешил на выручку, и «Уоху» нужно было торопиться с завершающим ударом.

Воспользовавшись тем, что судно, прекратив делать зигзаги, устремилось к приближавшемуся эскортному кораблю, Мортон занял позицию для залпа и с расстояния 14,5 кабельтова выстрелил двумя торпедами прямо в корму уходящего судна. Обе торпеды попали в цель. Когда на горизонте показался, наконец, запоздавший эскадренный миноносец, «Уоху» уже взяла курс на Пирл-Харбор. Через 15 минут после атаки судно затонуло, и луч прожектора напрасно блуждал в опустевшем океане.

Так окончился этот бой, длившийся целый день. «Уоху» под командованием Дадли Мортона потопила все суда конвоя,

выполнив в одиночку задачу «волчьей стаи». Донесение Мортона об этом бое было составлено в типичной для него лаконичной форме: «За десять часов боя уничтожил два грузовых судна, транспорт и танкер. Израсходовал все торпеды. Возвращаюсь домой».

Утром следующего дня «Уоху» наткнулась на конвой, в состав которого входило пять судов — транспорты и танкеры. У Мортона не осталось торпед, но он следовал за конвоем в надводном положении в надежде, что какое-нибудь судно отстанет и его удастся потопить артиллерией. Но на этот раз счастье отвернулось от «Уоху». В полдень от конвоя отделился эскадренный миноносец и пустился в погоню. Развернувшись и дав полный ход, подводная лодка стала уходить, все так же в надводном положении. Однако, когда расстояние сократилось до 35 кабельтовых, снаряды стали ложиться слишком близко и командир решил спокойствия ради уйти под воду. Эскадренный миноносец сбросил шесть глубинных бомб, которые не причинили лодке никакого вреда.

Об этом эпизоде Мортон донес таким же характерным для него языком: «Еще один артиллерийский бой. Эсминец стреляет, «Уоху» убегает». За этот боевой поход «Уоху» получила благодарность в приказе президента.

Моя служба в юго-западной части Тихого океана подходила к концу, хотя я и не знал об этом. 27 января в печати появилось сообщение, что о самолете, на котором из Пирл-Харбора в Сан-Франциско летели контр-адмирал Инглиш и девять других офицеров, давно уже нет никаких известий. Это была ужасная новость, потому что Инглиш был душой подводных сил на Тихом океане.

В личном письме своему бывшему начальнику вице-адмиралу Эдвардсу, занимавшему в то время пост начальника штаба ВМС США на Тихом океане, я писал: «Если верно, что самолет погиб, то я надеюсь, что ни у кого не возникнет мысль перевести меня в Пирл-Харбор. Ради бога, отдайте Пирл-Харбор кому-нибудь еще».

5 февраля рано утром меня вызвали и вручили приказ, предписывающий мне сдать обязанности командующего подводными силами юго-западной части Тихого океана и явиться в распоряжение главнокомандующего Нимица, чтобы вступить в командование подводными силами Тихоокеанского флота. Самолет, на котором летел Инглиш, разбился. Адмирал Эдварде не получил моего письма вовремя, но, по его словам, оно ничего не могло изменить.

Перт был ближе к театру военных действий, чем Пирл-Харбор. Малайя, Голландская Восточная Индия, Филиппины —

эти жизненно важные для японцев районы, от которых их нужно было отрезать, находились ближе к Фримантлу и Брисбену, чем к Пирл-Харбору. Дело выглядело так, будто я отступаю. Работники моего штаба грозились прислать мне белое перо[8], но вместо этого подарили чудесные наручные часы — первые в моей жизни, которые я и сейчас ношу с большой гордостью.

Я потратил немало сил на составление планов боевых действий и повышение боеспособности подводных сил в Австралии, и мне хотелось бы довести дело до конца. Но это предстояло сделать контр-адмиралу Ральфу Кристи, который был назначен на мое место.

Глава 5

В феврале я выехал в Пирл-Харбор. По пути к новому месту службы я сделал остановку в Брисбене и явился к командующему ВМС США в юго-западной части Тихого океана для заключительного совещания. После того как мы уладили все наши дела, вице-адмирал Карпендер предложил мне доложить о моем отъезде генералу Макартуру, кабинет которого находился двумя этажами выше.

Генерал попросил довести до сведения адмирала Нимица следующее:

— Я хочу, — заявил он, — обратить внимание главнокомандующего Нимица на срочную необходимость увеличения военно-морских сил в юго-западной части Тихого океана. Мне все равно, кто будет командовать этими силами. Не имеет никакого значения, будут ли они подчиняться мне, адмиралу Хэлси или адмиралу Нимицу. Взаимодействие можно будет наладить. Откровенно говоря, меня беспокоят донесения о концентрации сил противника на Малайском рубеже. По имеющимся у меня данным, японцы располагают в этом районе войсками численностью в 200000 человек. Если они захватят Австралию, то это будет иметь катастрофические последствия для союзников и момент окончательной победы отодвинется на много лет.

Я сделал шифрованную запись, из которой японцы не смогли бы ничего узнать, если бы завладели ею, учтиво откланялся и покинул генерала.

Затем я нанес прощальный визит капитану 2 ранга Джимми Файфу, новому командующему 42-м оперативным соединением, который держал свой флаг на плавучей базе «Фултон», стоявшей у причала Нью-Фармс. На корабле оплакивали гибель офицеров и матросов, убитых пулеметной очередью во время столкновения подводной лодки «Граулер», которой командовал Гилмор, с японским патрульным судном. «Граулер» стояла у борта плавучей базы. Нос у нее был свернут набок, как у морской коровы. Мостик на подводной лодке и ограждение боевой рубки были изрешечены пулями.

Гилмор, завоевавший в предыдущих боевых походах репутацию выдающегося командира, принял смерть мужественно и с полным сознанием выполненного долга. Последними его словами были: «Идите на погружение!»

1 января 1943 года «Граулер» вышла из Брисбена и направилась к западной части Соломоновых островов для

патрулирования на морских коммуникациях, соединяющих Рабаул с японскими опорными пунктами на востоке и юге. 16 января, умело сблизившись, «Граулер» прорвалась через завесу кораблей охранения конвоя и потопила грузовое судно «Тифуку Мару». После этого она еще три раза атаковала суда противника и, наконец, сама попала в беду.

Ночью 5 февраля «Граулер», находясь в надводном положении, атаковала с помощью радиолокатора два японских торговых судна, следовавших в сопровождении двух эскортных кораблей. Ее обстреляли, а затем забросали глубинными бомбами. Лаз из отсека в балластную цистерну № 1 был поврежден, и носовой торпедный отсек стал быстро заполняться водой. Однако повреждения были успешно устранены.

В 01.10 7 февраля на «Граулер» заметили справа по носу на расстоянии 11 кабельтовых какое-то судно, следовавшее встречным курсом. Гилмор отвернул, изготовил торпедные аппараты к стрельбе и начал маневрировать для выхода в атаку. Когда «Граулер» оказалась на правом траверзе судна на расстоянии 11 кабельтовых, ее заметили, и судно, изменив курс, устремилось в атаку. На мостике лодки находились командир, вахтенный офицер, помощник вахтенного офицера, три сигнальщика и рулевой. Радиолокатор немедленно зарегистрировал изменение курса судна противника, однако на мостике, по-видимому, не обратили на это внимания.

В 01.34, судя по показаниям радиолокатора, расстояние сократилось настолько, что выпущенная торпеда не успела бы прийти в боевое положение. Тогда в люк полетела команда «Лево на борт!» и прозвучала аварийная тревога. В следующее мгновение последовал страшный удар, свалivший всех с ног. «Граулер», шедшая со скоростью 17 узлов, врезалась в судно противника. От удара подводная лодка накренилась градусов на 50, затем выпрямилась. Противник почти в упор открыл огонь из нескольких пулеметов. Стоя под градом пуль, командир подал команду: «Все — вниз!» Вахтенный офицер и рулевой спустились вниз, за ними последовали два раненых сигнальщика, которых пришлось втаскивать в люк. После этого прозвучали слова: «Идите на погружение!» Возникло замешательство. Прошли мучительные секунды, но никто не показывался у люка. И «Граулер» стала погружаться, поливаемая пулеметным огнем. Командир, помощник вахтенного офицера и сигнальщик, оставшиеся на мостике, были, очевидно, убиты.

Капитан 3 ранга Говард Гилмор был посмертно награжден «Почетным орденом конгресса». Он первым среди подводников был удостоен этой высшей награды. Благодаря

самопожертвованию командира его подводная лодка, хотя и сильно пострадавшая, вернулась в строй, чтобы продолжить и без того длинный список потопленных ею судов и кораблей противника.

В Пирл-Харбор я летел в переполненном самолете В-24 через Новую Каледонию, острова Фиджи и атолл Кантон. Мы приземлились на аэродроме Хикам в Пирл-Харборе в воскресенье 14 февраля, в чудесный ясный день. После смерти Инглиша обязанности командующего подводными силами Тихоокеанского флота временно исполнял командир 7-го оперативного соединения подводных лодок капитан 2 ранга Джон Браун. Вместе с начальником его штаба капитаном 2 ранга Григгсом я занялся ознакомлением с делами и затратил на это почти целые сутки. Затем мы собрали офицеров штаба и командиров соединений. Я зачитал приказ о моем назначении, вступил в командование и явился с докладом к адмиралу Нимицу.

Адмирал Нимиц находился в госпитале и выглядел несколько осунувшимся. У него был приступ малярии, но его веселая усмешка и ясные голубые глаза говорили о том, что он по-прежнему крепок духом. Я передал ему послание генерала Макартура и удалился, чтобы заняться новыми обязанностями.

Передо мной лежал план работы моего предшественника. Инглиш разбился, летя на совещание в Мэр-Айленд. Оттуда он предполагал отправиться в инспекционную поездку по нашим пунктам ремонта и обеспечения подводных лодок, которые находились в Кадьяке, Датч-Харборе и Сан-Диего, а затем посетить Вашингтон. Все это придется отложить до тех пор, пока я не ознакомлюсь с организацией подводных сил и обстановкой в центральной части Тихого океана.

Пирл-Харбор неузнаваемо изменился по сравнению с тем, каким он был в январе 1941 года, когда я уезжал отсюда в Лондон. Вокруг верфи раскинулся жилой район, на холме Макалапа чинными рядами выстроились офицерские домики, а над железобетонным бомбоубежищем серого цвета, увенчанном двумя этажами сборного дома, развевался четырехзвездный флаг адмирала Нимица. В Эйя вырос огромный госпиталь. Повсюду были навалены всевозможные материалы. Вдоль дорог на Гонолулу вытянулись домики для моряков. На острове Форд разместились самолеты.

Разительные перемены произошли и в общей атмосфере. В апреле 1942 года, когда я находился в Пирл-Харборе проездом, город был погружен в уныние, а теперь повсюду царил дух уверенности и решимости. Как сильно изменилось настроение людей только оттого, что мы захватили небольшую территорию

на острове Гуадалканал и потопили некоторое количество кораблей и судов противника!

В феврале подводными силами Тихоокеанского флота было потоплено немного судов, но подводная лодка «Тарпон», которой командовал капитан-лейтенант Воган, добилась выдающегося успеха. Южнее острова Хонсю Вогану удалось отправить на дно моря грузо-пассажирское судно «Фусими Мару» (10935 тонн) и транспорт «Тацута Мару» (16975 тонн). Тоннаж торговых судов противника обычно не превышал 5700 тонн, поэтому «Тарпон» было чем гордиться.

Старушке «Тарпон» сильно не везло поначалу. Злой рок следовал за ней по пятам с самого первого года войны. Много раз она была на волосок от гибели. Однажды «Тарпон» чуть было не отправилась на дно моря. В Яванском море она села на мель. Положение было настолько безнадежным, что команда оставила подводную лодку. Но потом ее все-таки удалось спасти, и «Тарпон» возвратилась в строй. Вплоть до ноября 1942 года она не выпустила по противнику ни одной торпеды.

Неудачи продолжали преследовать ее и дальше. Зато ночью 1 февраля 1943 года она потопила сразу «Фусими Мару» и «Тацута Мару» — третье по величине торговое судно из числа потопленных за время войны.

«Тацута Мару» было потоплено на пути в Трук в 80 милях к югу от Токийского залива. Оно было обнаружено ночью радиолокатором на расстоянии 50 кабельтовых. Воган скоро понял, что на него идет большое быстроходное и хорошо охраняемое судно. Дважды стрелять по нему не удастся. Сближение происходило обычным порядком: полный ход в надводном положении на встречном курсе, затем — атака из подводного положения с помощью перископа и радиолокатора. Во время сближения выяснилось, что атакуемое судно — большой двухтрубный пассажирский лайнер. Полчаса спустя «Тарпон» произвела залп четырьмя торпедами из носовых торпедных аппаратов. С дистанции 7,5 кабельтова трудно промахнуться. Мешкать, однако, было нельзя, и Воган стал отходить, как только торпеды вышли из аппаратов. Не прошло и минуты, как раздались страшные взрывы — и не один, не два, а все четыре. Команда «Тарпон» получила большое удовольствие: четыре торпеды — четыре попадания — потопленное судно.

Последовала ответная атака. Подводникам пришлось пережить немало тяжелых минут, но ярость японцев только лишний раз свидетельствовала о достигнутом успехе. Глубинные бомбы продолжали рваться далеко за полночь, но Воган погрузился на большую глубину и в конце концов ушел от

преследователей, отделавшись лишь испугом.

Я находился еще в Австралии, когда до нас дошел рассказ о подводной лодке, которая проникла в Токийский залив и следила за скачками на каком-то ипподроме, находившемся у береговой черты. Мне эта история казалась весьма сомнительной, потому что глубина Токийского залива не позволяет океанской подводной лодке проникнуть в него в подводном положении. В Пирл-Харборе я достоверно узнал все подробности этой истории, и, так как меня часто спрашивали о ней, я коротко расскажу ее здесь.

В один из ясных дней августа 1942 года подводная лодка «Гардфиш», которой командовал капитан 3 ранга Клакринг, подошла настолько близко к порту Яги, расположенному в северной части острова Хонсю, севернее почерневшего от копоти сталелитейных заводов города Камаиси, что командир мог видеть в перископ городской ипподром. На ипподроме было пустынно. В перископ заглядывали и офицеры и матросы. В центральном посту начали в шутку заключать пари и спорить о парных заездах. Клакринг шутливо пообещал привести лодку обратно на очередные скачки.

По-настоящему Клакринга заинтересовала железнодорожная эстакада, пересекавшая узенький проливчик недалеко от ипподрома. Точный торпедный залп в момент прохождения поезда, пообещал торпедист, даст «Гардфиш» право называться «первой лодкой на флоте, торпедировавшей поезд».

Эта мысль не давала командиру покоя большую часть дня, но так как поезд не показывался, ему пришлось продолжить боевое патрулирование, во время которого он потопил суда противника общим тоннажем в 70000 тонн и заслужил благодарность в приказе президента. После того как в печати появилось сильно приукрашенное сообщение об этом эпизоде, комиссия штата Нью-Йорк по проведению рысистых испытаний известила Клакринга о том, что принимает его своим почетным членом. Один из матросов «Гардфиш» по возвращении в Пирл-Харбор безбожно врал, уверяя, что собственными глазами видел скачки. Клакринг и по сей день продолжает опровергать этот миф.

Тогда же имела хождение еще одна история. Рассказывали о подводной лодке, которая якобы ждала, когда на верфи достроят авианосец, и, как только его спустили со стапелей, тут же потопила его. Эта история тоже попала на страницы газет, хотя и была чистым вымыслом.

Из Брисбена поступило донесение о том, что «Альбакор» потопила еще два корабля — минный заградитель и эскадренный миноносец. 20 февраля она обнаружила два эскадренных

миноносца и сопровождаемый ими минный заградитель. Не всякий рискнул бы атаковать такого противника, но капитан-лейтенант Лейк был не из трусливых. Он вышел в атаку и потопил минный заградитель и один из эскадренных миноносцев. Другому удалось уйти. Охоту за военными кораблями Лейк начал с потопления в предыдущем месяце легкого крейсера «Тэнрю».

Подводная лодка «Танни», которой командовал капитан-лейтенант Джон Скотт, потопила всего одно грузовое судно тоннажем в 5000 тонн, но история этого потопления сыграла большую роль в повышении боевого духа подводников. Свое первое боевое патрулирование «Танни» вела в южной части Формозского пролива. 8 февраля самолет противника заставил ее погрузиться, а когда после захода солнца «Танни» всплыла, на расстоянии 50 кабельтовых было обнаружено большое грузовое судно. Подводная лодка срочно погрузилась и определила курс исчезавшего на горизонте судна. Затем всплыла и стала преследовать японца, стремясь обогнать его. Начав маневрирование для выхода в атаку, Скотт погрузился на глубину 12 метров, приблизился к судну на четыре кабельтова и дал залп двумя торпедами. Одна из торпед, вероятно, затонула, так как акустики не слышали ее, а другая сбилась с курса и прошла мимо цели. Тогда «Танни» вновь всплыла, взяла пеленг на судно противника с помощью радиолокатора и стала маневрировать для повторной атаки. Однако на судне заметили лодку и открыли огонь из двух орудий. Раздосадованный Джон Скотт решил, что это судно он ни в коем случае не упустит. Из-за несовершенных торпед весь поход превратился для него в сплошной кошмар. Не обращая внимания на обстрел, Джон приказал идти в надводном положении прямо на противника и с дистанции пять кабельтовых выстрелил еще двумя торпедами. Одна из них пошла по заданному направлению, но в цель не попала. Другая описала циркуляцию.

Эта неудача привела в бешенство всех, кто находился в центральном посту, и они поклялись, что не дадут судну уйти. Скотт прекратил атаку, перезарядил аппараты и вновь устремился на противника. С дистанции пять кабельтовых он произвел залп тремя торпедами. Первая попала в цель, вторая прошла впереди судна, третья также попала в цель, хотя и шла каким-то странным зигзагом. Счастье не изменило «Танни» в ту ночь. Атакованное судно затонуло через 20 минут. «Танни» же осталась невредимой.

Случаи, когда торпеды взрывались преждевременно или же не взрывались совсем, были, к сожалению, столь же частыми в центральной части Тихого океана, как и в юго-западной, и специалисты по торпедному оружию в Пирл-Харборе точно так же

ничего не могли поделать с этим, как и мы в Австралии. В артиллерийском управлении не придавали серьезного значения сложившемуся положению, заявляя, что процент преждевременных взрывов невысок и что мы в конце концов топим суда и корабли противника. Все это было так, но ведь почти каждый преждевременный взрыв давал противнику возможность улизнуть, предупреждая его о том, что за первой торпедой последуют другие, а эскортные корабли получали прекрасный ориентир для поиска подводной лодки, что серьезно увеличивало опасность атаки подводных лодок глубинными бомбами. Командиры подводных лодок возмущались и приходили в отчаяние. Один из них говорил: «Идешь черт-те знает в какую даль, до самого побережья Китая, и только затем, чтобы узнать, что проклятые торпеды не действуют».

Когда торпеда весом в 1360 кг с зарядом тротила в 317 кг выстреливается из торпедного аппарата лодки, она совершенно безобидна. Эта предосторожность необходима для того, чтобы обезопасить подводную лодку от случайных взрывов торпед на слишком близком расстоянии. Когда торпеда удалится примерно на 1,5 кабельтова, дистанционный предохранитель срабатывает и освобождает ударник. Магнитный взрыватель приводится в боевое положение. Когда торпеда проходит под стальным корпусом корабля, ударник накалывает капсюль и вызывает взрыв торпеды. При контактном взрывателе торпеда должна удариться о корпус корабля, чтобы привести в действие ударник.

Взрыватель типа «Мк-6» сочетал в себе и ударный принцип действия, и магнитный, но, к сожалению, зачастую не действовал ни так, ни этак. Отовсюду слышались голоса: «Не лучше ли удалить магнитное устройство из взрывателя и не пользоваться им, пока не изобретут более простого и надежного магнитного взрывателя?»

Мне не хотелось делать это, потому что взрыв торпеды с магнитным взрывателем под днищем корабля весьма эффективен и потому что такая торпеда просто необходима при атаке противника на встречных курсах. Однако чем дальше, тем меньше я верил в возможность устранения дефектов взрывателя и свои сомнения высказал в письмах начальнику артиллерийского управления.

Командир минно-торпедной боевой части английского авианосца «Викториес» сообщил мне ценные сведения об опыте англичан в использовании того магнитного взрывателя, от которого они отказались в начале войны, и о новой конструкции, которая, как полагали, должна оправдать себя. В новом варианте взрывателя была сделана попытка применить в качестве

источника энергии сухие батареи вместо «карманного» генератора, который стоял на наших торпедах и доставлял столько неприятностей. Английский взрыватель был в два раза меньше нашего, и поэтому для него требовалась меньшая горловина в корпусе торпеды, а это в свою очередь уменьшало возможность течи, которая нередко являлась причиной преждевременных взрывов. Обо всем этом я поставил в известность артиллерийское управление и намекнул, что наш военно-морской атташе в Лондоне, несомненно, сочтет за честь достать для них взрыватель новой модели.

Немалый интерес представляло для меня и положение с ремонтом подводных лодок в Пирл-Харборе, в особенности после всех тех злоключений, которые мне довелось пережить в Австралии. Я узнал, что плавучий док «ARD-1» передан в полное распоряжение базы подводных лодок, где его используют для ремонта подводной части корпуса и чистки днищ подводных лодок, да так усердно, что просто удивительно, как он выдерживает такую нагрузку. Походы к берегам Японии, находившейся на расстоянии 3500 миль, требовали экономии топлива, поэтому чистка и покраска днища производились всякий раз, когда подводная лодка возвращалась из патрулирования. Доков на атолле Мидуэй мы в то время не имели. Ремонтный отдел базы подводных лодок, возглавляемый капитан-лейтенантом Эдди, прекрасно справлялся со своей работой. Мастерские работали круглосуточно. Ремонтные бригады принимали на себя всю ответственность за подводную лодку, когда ее экипаж отдыхал после похода. Если требовался капитальный ремонт (а такая необходимость возникала, как правило, один раз в полтора года), подводные лодки отсылались на верфи в Пирл-Харбор, Мэр-Айленд или Хантерс-Пойнт.

Познакомившись с обстановкой и ремонтными возможностями в Пирл-Харборе, я переключил свое внимание на атолл Мидуэй. Работы по превращению острова Санд-Айленд в базу для авиации и подводных лодок начались еще в июле 1940 года, и я считал, что этот остров таит в себе большие возможности. Поэтому в плане боевых действий я предусмотрел вопрос постановки у атолла Мидуэй танкера для пополнения запасов топлива на подводных лодках, отправляющихся в боевой поход.

На будущее я имел в отношении атолла Мидуэй более широкие планы. Я предполагал перевести туда весь свой штаб и примерно половину подводных лодок, что сократило бы протяженность их перехода на боевые позиции на 2400 миль и соответственно уменьшило бы износ материальной части и

расход топлива.

1 марта во второй половине дня я отправился на атолл Мидуэй на подводной лодке «Скэмп», которая совсем недавно сошла со стапелей в Портсмуте (штат Нью-Гэмпшир) и находилась в отличном состоянии. На лодке было много подсказанных войной новинок, которые делали честь ее строителям. Чтобы нас по ошибке не атаковали свои патрульные самолеты, до наступления темноты мы шли в сопровождении морского охотника. Затем он просигналил нам: «Прощайте. Счастливой охоты», и мы остались одни.

Утром 5 марта, когда в поле зрения появились острова Истерн-Айленд и Санд-Айленд, составляющие атолл Мидуэй, моим глазам представилась картина, весьма далекая от того, что я видел в 1940 году. Тогда гражданские подрядчики только начинали строить базу для подводных лодок и авиации и единственными сооружениями здесь были кабельная станция и здание американской компании воздушных сообщений «Пан-Американ Эруэйз» на острове Санд-Айленд. Сейчас оба острова щетинились радио- и радиолокационными антеннами, вышками управления полетами, водонапорными башнями и стволами зенитных орудий.

Для прохода судов в широкую лагуну, опоясанную рифом, был прорыт канал длиной в 120 метров. С острова Санд-Айленд в лагуну спускался слип, построенный из дерева и стали, появилось много цистерн с горючим и взлетно-посадочных полос, а все остальное пространство было усеяно мастерскими, административными зданиями, складами, жилыми помещениями и казармами. За все это нужно было благодарить в первую очередь начальника управления верфей и портов и его строителей. Остров Истерн-Айленд был полностью отдан военно-воздушным силам, а остров Санд-Айленд летчики и подводники поделили между собой.

Атолл Мидуэй входил в 14-й военно-морской округ и подчинялся коммодору Мартину, командовавшему военно-воздушной базой в Канэохэ в роковой день 7 декабря 1941 года. Базой подводных лодок командовал капитан 3 ранга О'Риган. Командиром батальона морской пехоты, насчитывавшего 1500 человек и несшего оборону островов, был подполковник Хан.

На атолле Мидуэй была проделана огромная работа, но многое еще предстояло сделать. Успешно продвигалось вперед строительство береговой базы лодок, которая по своей пропускной способности должна была равняться плавучей базе подводных лодок, то есть производить ремонт трех — четырех лодок одновременно. Условия для отдыха подводников оставляли

желать лучшего, но уже возводились удобные дома и разбивались площадки для игр. По составленному нами расписанию подводные лодки должны были возвращаться из боевых походов для приема топлива, пополнения боеприпасов и отдыха экипажа один раз на атолл Мидуэй и два раза в Пирл-Харбор.

Нужно было также улучшить условия ремонта подводных лодок. Плавучий пирс, построенный в лагуне, достигавшей трех миль в ширину, не имел никакой защиты от пассатов. Иногда на него обрушивались такие волны, что подводным лодкам приходилось становиться на якорь посреди лагуны, а это вызывало необходимость переброски ремонтных бригад на катерах и отнимало у них время. В период зимних штормов, когда ветер достигал огромной силы, всякое сообщение с берегом прерывалось.

В первую очередь нам нужно было соорудить особого типа брекватер, чтобы завершить оборудование мелководной гавани для гидросамолетов компании «Пан-Американ Эруэйз», и произвести дноуглубительные работы, чтобы приспособить гавань для подводных лодок и плавбаз. Имея такой ремонтный бассейн на атолле Мидуэй, мы смогли бы со временем перебазировать туда 3–4 плавучие базы и ремонтировать одновременно 12–20 подводных лодок в любую погоду. Для осуществления этого заманчивого плана требовался еще один плавучий док грузоподъемностью 2500 тонн. Все мои помыслы были теперь направлены на решение этой новой задачи.

Возвратившись в Пирл-Харбор, я послал контр-адмиралу Морилу письмо, в котором выразил восхищение его строителями, проявившими так много упорства, выдержки и умения в работе. Я объяснил ему, что мы хотим произвести дноуглубительные работы и построить брекватер, чтобы иметь возможность ремонтировать подводные лодки в любую погоду. По этому вопросу я уже имел разговор с инженером 14-го военно-морского округа по гражданскому строительству капитаном 3 ранга Хартунгом, и он считал мой план осуществимым. Я просил Морила рассмотреть мое предложение и быть готовым дать ему ход, как только я заручусь согласием главнокомандующего Нимица. Однако тут-то и произошла заминка. Главнокомандующий хотел углубить дно лагуны, чтобы устроить в ней стоянку для крейсеров, и не соглашался дать землечерпалку для намеченных мною работ по созданию ремонтного бассейна. Я не считал его отказ окончательным, так как на атолл Мидуэй должна была прибыть еще одна землечерпалка. Тем не менее прошло несколько месяцев, прежде чем я получил разрешение.

Март принес нам массу новых забот. Запасы торпед типа

«Мк-14», магнитные взрыватели которых доставляли нам одни неприятности, сократились настолько, что нам пришлось послать три подводные лодки, ожидавшие приказа о выходе в боевое патрулирование, на постановку минных заграждений. Бесследные электрические торпеды типа «Мк-18», с нетерпением ожидавшиеся у нас, так в наших краях и не появились, а от подводников в Ньюпорте мы узнали, что никому до этого дела нет. Много лет спустя мне стало известно, что генеральный инспектор военно-морских сил занимался расследованием халатного отношения к служебным обязанностям, проявленного в данном случае. Кроме того, примерно в то же время на рассмотрение главнокомандующего ВМС было внесено предложение о создании в Вашингтоне управления подводных сил, от которого исходили бы все распоряжения командующим подводными силами, касающиеся материально-технического обеспечения. Это предложение сильно меня встревожило, так как оно означало введение лишней промежуточной инстанции между действующими силами и главнокомандующим, которому принадлежало право окончательного решения. Я категорически протестовал против создания такого управления.

Из штаба подводных сил в юго-западной части Тихого океана поступило сообщение о том, что подводные лодки «Эмберджек» и «Грэмпес» «не прибыли в срок и, возможно, погибли». После войны стало известно, что 16 февраля в районе острова Новая Британия «Эмберджек» была потоплена глубинными бомбами, сброшенными дозорным кораблем. «Грэмпес» была, вероятно, потоплена гидросамолетом 19 февраля примерно в том же районе.

Последней неприятностью в этом месяце был запрос от главнокомандующего военно-морскими силами, потребовавшего доложить все, что нам известно об обстоятельствах потопления русского грузового судна «Ильмень». Указанные в запросе координаты всего на 50 миль расходились с точкой у юго-восточного побережья Кюсю, самого южного из главных островов Японии, в которой «Софиш» незадолго до этого потопила какое-то судно. В результате тщательной проверки выяснилось, что судно «Ильмень» действительно оказалось несчастной жертвой торпед, выпущенных «Софиш». Но всего ужаснее было то, что следующей же ночью «Софиш» отправила на дно другое судно, которым, по-видимому, был русский транспорт «Кола», который, как стало известно, был потоплен в это время.

Эти суда шли через пролив Ван-Димен, находящийся к югу от Японии, в то время как, по нашим данным, маршрут русских судов, направлявшихся в Соединенные Штаты, должен был

проходить через пролив Лаперуза. Но получилось так, что 15 января пролив Лаперуза сковало льдом, и русские воспользовались морским путем через Цусимский пролив и пролив Ван-Димен, не поставив нас в известность. Ходовые огни на обоих судах, очевидно, горели вполсилы. «Софиш» атаковала «Ильмень» на рассвете, а предполагаемое русское судно «Кола» — при ярком свете луны, поэтому в обоих случаях она шла под перископом и не могла различить тусклых отличительных огней.

После этих инцидентов русские стали информировать нас через нашего генерального консула во Владивостоке как об основных маршрутах, так и о передвижении отдельных судов. С течением времени они начали также применять специальные опознавательные знаки.

В марте мы занесли в свой актив 16 торговых судов противника, которые официально считались потопленными подводными силами Тихоокеанского флота. По нашим данным, повреждено было также 16 судов, однако, по-видимому, эту цифру нужно увеличить, потому что некоторые из судов, которые мы считали потопленными, на самом деле были только повреждены.

По просьбе Мортона мы послали «Уоху» в почти нетронутые «охотой» районы Желтого моря. Там он добился беспримерного успеха, потопив за десять дней восемь грузовых судов и один транспорт.

В это же время у меня созрел, наконец, план инспекционной поездки, окончившейся столь трагически для контрадмирала Инглиша. Я хотел отправиться в Датч-Харбор на подводной лодке, а затем, уже на самолете, двинуться вдоль Алеутских островов. Летная погода в это время на Аляске бывает очень редко, а я хотел добраться до базы подводных лодок в Датч-Харборе, не теряя времени. Однако главнокомандующий не пожелал оторвать подводную лодку от «работы на производстве» даже всего на несколько дней, и поэтому я вылетел из Пирл-Харбора на скоростном самолете, который доставил меня в Сан-Франциско на следующий день. Оттуда я направился в Кадьяк, где узнал, что командир Аляскинского сектора контр-адмирал Ривс перенес свой штаб в Датч-Харбор. На базе подводных лодок лодки не ремонтировались, зато различные малые суда и надводные корабли, заполнявшие бухту Уименс-Бей, получали там все необходимое. Базе был придан плавучий док, в котором начальник плотницкой команды сумел произвести ремонт примерно 50 судов и кораблей, не имея опыта в этом деле.

Из-за недостатка места штаб Ривса в Датч-Харборе помещался на верхнем этаже железобетонного бомбоубежища. База

подводных лодок все еще строилась. Мастерские базы имели весьма непрезентабельный вид, но зато приближалась к завершению постройка большого комбинированного механического цеха, рассчитанного на ремонт всякого оборудования, начиная от перископов и кончая аккумуляторными батареями.

Несмотря на суровые условия и арктические штормы, бороться с которыми в Датч-Харборе приходилось на дряхлых подводных лодках типа «S», подводники были полны боевого задора.

О том, как тяжело им приходилось, говорит следующий случай, происшедший с подводной лодкой «S-35». 21 декабря, примерно на десятый день боевого патрулирования, когда «S-35» находилась в надводном положении недалеко от острова Амчитка, ее захватил шторм, типичный для района Алеутских островов. На мостик обрушивались тяжелые волны, заливавшие центральный пост. Непрерывно работали помпы, откачивая воду из трюмов. В непроглядной тьме только что наступившей ночи через мостик пронеслась громадная волна, сбросившая командира в люк. При падении он получил вывих руки и ноги. В то время как ему помогали улечься на койку, раздался крик: «Пожар в центральном посту!» По правому борту в кормовой части отсека ярким пламенем вспыхнул главный кабель электропроводки. Очевидно, соленая вода нарушила изоляцию и вызвала короткое замыкание. Не успели потушить огонь там, как проводка загорелась в другом месте. Вспышки следовали одна за другой. Оставался единственный выход: остановить дизеля, покинуть центральный пост и, задраив рубочный люк, прекратить доступ воздуха в отсек.

В течение трех кошмарных дней пожары и удушливый дым не раз выгоняли подводников из внутренних помещений. В эти критические моменты люди выбирались на крохотный мостик лодки, привязывали себя к ограждению боевой рубки, чтобы их не смыло за борт, и, окатываемые ледяной водой, простаивали так часами. И ни один человек не умер от простуды и не оказался за бортом! За день до рождества «S-35» кое-как дотащилась до острова Адах, где личный состав эскадренного миноносца «Джиллис» оказал первую помощь пострадавшим и произвел неотложный ремонт лодки.

В период, предшествовавший вторжению американских десантных сил на острова Атту и Кыска, перед подводными лодками типа «S» была поставлена задача отрезать эти острова от источников снабжения противника. Как явствует из послевоенных данных, эти маленькие боевые корабли, несмотря на невероятные

трудности, успешно справились со своей задачей, потопив одну переоборудованную канонерскую лодку и четыре грузовых судна общим тоннажем 15026 тонн и причинив повреждения нескольким другим судам противника. Этот успех, несомненно, подорвал силы защитников Атту и, вероятно, явился одной из причин, побудивших японцев оставить остров Кыска.

На острове Адах мне нечего было делать, но я все-таки отправился туда, пользуясь тем, что указания, полученные от адмирала Нимица относительно моей поездки, можно было толковать как угодно. Там я встретился с командующим 16-м оперативным соединением контр-адмиралом Кинкейдом, разместившимся в одном домике вместе со своим начальником штаба капитаном 2 ранга Колклоу, старым подводником. За обеденным столом с ними встречались командующий Аляскинским военным округом генерал-майор Бекнер (отсутствовавший в то время), начальник гарнизона острова генерал-майор Корлетт, командующий 11-й воздушной армией генерал-майор Батлер и начальники их штабов. У них, как, впрочем, и везде на Тихом океане, где мне доводилось бывать, царила атмосфера дружбы и сотрудничества. Тем не менее перед самым концом войны некоторые незадачливые политики, просидевшие всю войну в Вашингтоне, начали разговоры о том, как плохо ладят между собой различные виды сил и как необходимо для них «объединение».

2 апреля я вылетел в Сан-Франциско, и весь путь протяженностью в 3400 миль мы проделали почти при идеальной летной погоде, которая является большой редкостью в это время года. Посмотрев, как идет ремонт подводных лодок в Мэр-Айленд, Хантерс-Пойнт и Бетлехем-Стил, я поспешил с той же целью в Сан-Диего.

Положение с ремонтом подводных лодок на базе эскадренных миноносцев в Сан-Диего было неутешительным. Подводные лодки типа «S», прибывавшие из Датч-Харбора, проходили там капитальный ремонт за 4–5 месяцев, тогда как в Мэр-Айленд, Хантерс-Пойнт и Бетлехем-Стил гораздо большие по размерам лодки океанского типа ремонтировались за 40–50 дней. Правила светомаскировки соблюдались в Сан-Диего настолько строго, что возможность работы в доках или на наружной части корпуса кораблей в ночное время полностью исключалась. Даже в Австралии и в Пирл-Харборе не было таких жестких правил. В то же время в каком-нибудь километре от базы авиационный завод сверкал огнями всю ночь напролет. Я считал, что подобные меры предосторожности излишни на расстоянии нескольких тысяч миль от японцев. Составленный мною по этому поводу доклад

главнокомандующему Нимицу я обсудил на месте с командующим 11-м военно-морским округом и начальником гарнизона города.

В базе эскадренных миноносцев мне довелось увидеть, как подводную лодку «Наруал» готовят для перевозки солдат армейской разведывательной роты. Во время намечавшегося вторжения на остров Атту она вместе с подводной лодкой «Наутилус» должна была высадить их на этом острове. Все торпеды и стеллажи для торпед были выгружены на берег, и их место заняли койки, поставленные в четыре яруса. На каждой из этих двух подводных лодок удалось разместить по 108 солдат, которые, конечно, были набиты там, как сельди в бочке.

Однажды ранним утром я по приглашению д-ра Харнуэлла посетил в Сан-Диего военно-морскую лабораторию отделения военно-научных исследований Калифорнийского университета. Харнуэлл сказал, что у них создаются новинки для подводных и противолодочных сил, которые, возможно, заинтересуют меня. Так случайный визит положил начало ценному сотрудничеству между подводниками и учеными. В лаборатории действительно нашлись вещи, которые меня сильно заинтересовали: глушители, чтобы забивать работу гидроакустической аппаратуры противника; средства имитации, позволяющие вводить в заблуждение корабли противолодочной обороны; частотно-модуляционный сонар, или гидролокатор, для обнаружения подводных объектов.

Мы совершили прогулку на небольшом катере, и д-р Харнуэлл продемонстрировал, как гидролокатором можно обнаружить отмели по обеим сторонам канала и сетевое заграждение у входа в бухту. На индикаторе кругового обзора можно было видеть также проходившие мимо суда. Харнуэлл полагал, что с помощью его прибора подводные лодки смогут находить проходы в сетевых заграждениях и проникать в порты противника в подводном положении. Конечно, гидролокатор был пригоден и для этой цели, но больше всего он привлекал меня тем, что позволял лодке, атакуемой надводными кораблями, обнаруживать своих преследователей и контратаковать их торпедами, не выдавая себя подъемом перископа. Стальной корпус корабля или буя давал отчетливый звонок в репродукторе и световой выброс на экране, по которому определялись дистанция до объекта и пеленг на него. Мысль о возможности использования этого прибора для обнаружения мин осенила меня значительно позднее, но я сразу же задумался над тем, как добиться установки гидролокатора на подводной лодке в экспериментальных целях.

Всякий раз, когда мне доводилось бывать в Соединенных Штатах во время войны, я непременно посещал научно-исследовательскую лабораторию в Сан-Диего, а уезжая, поддерживал с ней связь через командира соединения подводных лодок, базировавшегося там. Гидролокатор, созданный в лаборатории, сыграл чрезвычайно важную роль и, несомненно, спас от гибели много наших подводных лодок. Из сотрудников лаборатории мы больше всего были связаны с д-ром Харнуэллом, д-ром Кюри, профессором Малькольмом Гендерсоном и д-ром Бэрнсом, которые не раз выезжали на Тихий океан и оказали нам неоценимую техническую помощь. Мы со своей стороны всеми силами содействовали их работе. С помощью созданного ими гидролокатора мы сумели форсировать японские минные заграждения и совершить рейд в Японское море.

Находясь в Сан-Диего, я получил неожиданный приказ выехать в Вашингтон для участия в ряде совещаний, проводимых в военно-морском министерстве. Я вылетел на самолете 13 апреля и уже утром следующего дня был в министерстве. Меня встретил коммодор Комсток, офицер по материальному обеспечению и оперативному руководству подводными силами при начальнике морских операций. Сопровождаемый им, я на два дня окунулся в поток заседаний. Мои подводники на Тихом океане нуждались чуть ли не во всем, и вот мне представлялась возможность заявить о себе.

Прежде всего я отправился к главнокомандующему военно-морскими силами адмиралу Кингу. Явился я к нему не один, а вместе с контр-адмиралом Добином, командующим подводными силами Атлантического флота. У нас в подчинении находилась большая часть подводного флота США. По какому-то странному совпадению мы выросли в одном маленьком городке — Ламар, штат Миссури — далеко от соленой воды.

Адмирал Кинг был прекрасно осведомлен о положении в подводных силах на обоих океанах, и его замечания о боевой подготовке, распределении сил и наиболее выгодных для патрулирования районах были весьма ценными. Я не согласился с ним только в одном — по вопросу об усилении зенитного вооружения подводных лодок. Я был против того, чтобы мои подводные лодки вели бои с самолетами противника. Немецкие лодки, которые поначалу довольно успешно отражали атаки наших самолетов, стали гибнуть одна за другой в этих неравных боях. Лучшим видом защиты подводной лодки от самолетов является срочное погружение, и я хотел, чтобы мои подводники придерживались именно такой тактики.

Комсток попросил меня выступить на совещании офицеров-

подводников морского министерства. Из этого ничего хорошего не получилось, так как я не стеснялся в выражениях, когда говорил о плохих торпедах и о том, что на подводных лодках нет орудий достаточного калибра для потопления вражеских судов. Своей критикой я задел кое-кого из высокопоставленных чинов министерства.

«Если артиллерийское управление, — говорил я, — не может дать нам торпед, которые попадают в цель и взрываются, или палубное орудие, которое было бы побольше детского пистолета, то, ради бога, попросите кораблестроительное управление сконструировать хоть какой-нибудь крюк, чтобы им можно было отдирать обшивку с судов противника!»

В то же время я превозносил так называемые «гостиничные удобства» (усовершенствование гальюнов и системы кондиционирования воздуха), которые были введены на подводных лодках в 1938 году, несмотря на противодействие главного управления. Офицеры управления присутствовали на совещании и, кажется, сумели оценить значение этих новшеств и признали, что «неоперившиеся птенцы» иногда разбираются в специальных вопросах лучше, чем «стреляные воробьи».

В этот же день я навестил своего старого друга контрадмирала Блэнди, начальника артиллерийского управления. Я знал Спайка много лет и всегда восхищался им. После окончания училища, где он уже выделялся своими способностями, Спайк посвятил себя артиллерии и стал главным экспертом военно-морских сил в этой области. Но он не был специалистом по торпедному оружию, и я чувствовал, что его неправильно информируют. Когда я вошел к нему в кабинет, Спайк, уже знавший о моем выступлении, кипел от негодования.

— Не знаю, входит ли в твои обязанности дискредитация артиллерийского управления, — сказал он, — но у тебя, кажется, это неплохо получается.

— Видишь ли, Спайк, — ответил я тоже в повышенном тоне, — если то, что я сказал, сдвинет управление с мертвой точки и хоть как-нибудь расшевелит его, то я буду считать, что моя поездка оказалась ненапрасной.

Не откладывая дела в долгий ящик, мы принялись за работу и за какой-нибудь час наметили ряд конструктивных мероприятий. Управление потребовало выделить для него специалистов по торпедному оружию. Несмотря на то, что у меня самого их не хватало, я дал двух человек сразу и еще трех потом. Мы не могли еще ничего поделать с ненадежными взрывателями, но уже тогда мы посеяли семена, которые дали всходы четыре месяца спустя.

Глава 6

Ранним утром 19 апреля я снова оказался в Пирл-Харборе. Позади осталось 16578 миль воздушного пути. Я не был в своем штабе 28 дней, но личные наблюдения и встречи полностью окупали столь длительное отсутствие на основной работе. Без меня всеми делами ведали командир 4-го соединения подводных лодок капитан 2 ранга Браун и мой начальник штаба капитан 2 ранга Григгс.

В мое отсутствие главнокомандующий Нимиц дал указание чаще проводить операции по минированию прибрежных вод противника. Я не сторонник того, чтобы заменять торпеды минами, но у нас был кризис с торпедами, и командующий хотел как-то сократить их расход. Кроме того, постановка мин доставила бы противнику немало хлопот и вынудила бы его заняться тралением в широком масштабе, для чего требовалось большое количество медного кабеля и резины, то есть тех самых стратегических материалов, которые японцам приходилось импортировать. Особенно плохо дело обстояло у них с медью. Руководствуясь всеми этими соображениями, мы и отправили пять подводных лодок на минирование подходов к Гонконгу, Шанхаю, заливу Вэньчжоувань (Китай), к городу сталелитейной промышленности Муроран (остров Хоккайдо), а также на минирование рейда Касима-Нада (восточное побережье острова Хонсю).

Примерно в это время главнокомандующий военно-морскими силами издал директиву о разработке тактики «волчьих стай». Я давно уже мечтал о том времени, когда у нас будет достаточно подводных лодок, чтобы применять такую тактику. Сама по себе эта мысль была не новой. В середине двадцатых годов тактика «волчьих стай» была известна под названием «групповых атак». На эту тему было написано немало литературы, но от тактики «групповых атак» решили отказаться ввиду того, что она стесняла свободу действий отдельных подводных лодок и грозила столкновением под водой. Обучение экипажей этой тактике в мирное время было признано слишком рискованным и не оправдывающим затрачиваемых усилий.

Накануне войны в экспериментальных целях были проведены ночные учения с одновременным участием в атаке нескольких подводных лодок. Однако связь оказалась не на должном уровне и не обеспечивала той безопасности, которая требуется в условиях мирного времени. Теперь все переменилось. На подводных лодках появились радиолокатор и высокочастотный

радиотелефон. Ушли в прошлое старые трудоемкие методы зашифровки и расшифровки телеграмм. Ключом к решению проблемы была связь, а связь у нас была отличная. Короче говоря, мы имели все необходимое, не хватало только подводных лодок.

Тем не менее Браун и его помощники из отдела боевой подготовки штаба 4-го соединения подводных лодок приступили к претворению в жизнь идеи совместной атаки, создав для этого «Конвойный колледж», как они его назвали. Пол танцевального зала в офицерском клубе подводников в Пирл-Харборе был выложен черными и белыми плитами размером в один квадратный метр и напоминал огромную шахматную доску. На этой великолепной доске офицеры отдела боевой полготовки совместно с командирами подводных лодок и личным составом боевых постов управления торпедной стрельбой начали овладевать тактикой действий групп из трех подводных лодок.

Если не было торпедных стрельб в море, то в часы, отведенные на боевую подготовку, они ежедневно собирались в танцевальном зале, где, отгородившись ширмами, чтобы создать видимость боевой обстановки, и всецело полагаясь только на связь и лишь изредка поглядывая в «перископ» после «появления на горизонте судов противника», приступали к «уничтожению конвоя».

Впоследствии, заручившись согласием главнокомандующего Нимица, мы предупреждали конвои, следовавшие из Сан-Франциско в Пирл-Харбор, о том, что в сутки, предшествующие их прибытию, они будут «атакованы» нашими подводными лодками. Самолеты контр-адмирала Прайса с базы Канэохэ обнаруживали конвой на расстоянии 400–500 миль от Дайамонд-Хед, после чего в дело вступали «волчьи стаи». Нередко подводным лодкам грозило столкновение, но их командиры быстро постигали науку, и в этом им помогали радиолокационные установки, на экране которых суда конвоя были отлично видны и днем, и ночью. Эти учения много дали подводникам.

Неисправно действующие торпеды доставляли нам все больше неприятностей. Количество преждевременных взрывов возросло с пяти до девяти процентов. Командиры подводных лодок возвращались из боевого патрулирования, проклиная все на свете. Артиллерийское управление посылало к нам своих лучших специалистов, но и они не могли ничем помочь. В виде опыта восьми подводным лодкам было дано указание выключить магнитные взрыватели на один поход, а затем снова включить их, чтобы получить сравнительные данные.

Но и с плохо действующими торпедами наши подводные

лодки продолжали топить суда противника. По послевоенным данным, в апреле подводными силами в южной и центральной частях Тихого океана было потоплено 18 судов. Поврежденных судов было, по-видимому, раза в два больше.

Рекорд в этом месяце был установлен подводной лодкой «Гаджон», которой командовал капитан-лейтенант Пост. 28 апреля она наткнулась в море Сулу на транспорт «Камакура Мару» тоннажем в 17520 тонн. Атака производилась ночью. «Гаджон» едва сумела догнать этот быстроходный транспорт, поэтому Пост был рад и тому, что ему удалось послать две торпеды под углом встречи 170 градусов вдогонку судну. Торпеды попали в корму транспорта, и он тотчас же оказался в бедственном положении. Еще не смолкли взрывы торпед, как «Камакура Мару» с сильным дифферентом на корму ушел под воду, и на поверхности остались только спасательные шлюпки, плоты да вопившие японцы. Очевидно, капитан плохо смотрел за дверями в водонепроницаемых переборках, ибо иначе трудно объяснить, почему двух попаданий в корму оказалось достаточно для потопления такого большого транспорта. «Гаджон» потопила также грузовое судно тоннажем в 5800 тонн и сторожевой катер. С последнего она подобрала трех филиппинцев.

Если бы у нас был учрежден приз «За лучшую фотографию месяца», то его следовало бы вручить капитан-лейтенанту Гроссу, командиру подводной лодки «Сивулф», за восемь превосходных снимков, сделанных через перископ во время потопления сторожевого катера № 39. Одна из фотографий с автографом командира «Сивулф» висит сейчас над моим письменным столом. Гросс возвратился из боевого патрулирования в заливе Лусон. Кроме катера, он потопил грузовое судно тоннажем в 4575 тонн северо-восточнее Марианских островов и эскадренный миноносец к юго-востоку от Формозы.

Эсминец оказался старым кораблем водоизмещением немногим больше 800 тонн. Гросс чувствовал себя виноватым в его потоплении, потому что в те времена у нас не хватало торпед и мы умышленно не атаковали эскадренные миноносцы. Считалось, что они не стоят торпеды. Но этот миноносец помешал выйти в атаку на отличную цель, и раздосадованный Гросс «дал ему на орехи». Это было изумительное зрелище. Торпеда взорвалась под передней трубой, и нос корабля стал плавно погружаться в воду. Приняв вертикальное положение, эсминец устремился в морскую пучину, оставив на поверхности лишь клубы черного дыма. Наши подводники вычеркнули из списков японского военно-морского флота около сотни таких эскортных кораблей.

Капитан-лейтенант Лоуренс, командир подводной лодки «Кингфиш», раньше времени возвратился из боевого патрулирования у берегов Формозы. Он доложил, что японским гидроакустикам удалось обнаружить его подводную лодку и что ей причинены серьезные повреждения. Лоуренс утверждал, что потопил доверху нагруженный транспорт, траулер и, возможно, грузовое судно. Согласно данным объединенного комитета армии и флота по учету потерь, он потопил только один транспорт «Такатихо Мару» тоннажем в 8154 тонны. В свою очередь подводная лодка получила серьезные повреждения во время ответной атаки эскортных кораблей, один из которых сбросил глубинные бомбы настолько близко, что от взрыва лодка упала на грунт на глубине 105 метров. Лоуренс счел за лучшее там и оставаться. Он остановил все механизмы и не двигался с места.

Во время следующей атаки эскортного корабля один из электриков находился в трюме кормового отсека, проверяя, нет ли там каких-нибудь повреждений. В этот самый момент в непосредственной близости от лодки со страшной силой разорвалось несколько глубинных бомб. С быстротой молнии электрик выскочил через дверь в центральный пост и стал клясться, что он видел, как из сальника на переборке вырвалось пламя. Те, кому он рассказал об этом, только недоверчиво покачали головами, но при следующем взрыве глубинных бомб инженер и два других электрика стали уверять, что и они видели пламя. Один ученый объяснил мне это явление, сказав, что они, по всей вероятности, видели звуковые волны, скорость которых приближалась к скорости света. Тем не менее люди с «Кингфиш», наблюдавшие это явление, продолжают утверждать, что видели пламя.

То, что «Кингфиш» смогла возвратиться в базу, — большая заслуга ее конструкторов и строителей. На корпусе подводной лодки образовались большие вмятины, а шпангоуты выпирали, как ребра у загнанной лошади. Мы отослали ее на ремонт в Мэр-Айленд.

Подводная лодка «Хэддок» также попала в тяжелое положение у островов Палау. Она прибавила к своему боевому счету два судна, одним из которых было «Арима Мару» (7389 тонн), и пару вмятин на обшивке боевой рубки. Первая, по нашему предположению, образовалась в результате взрыва глубинной бомбы в непосредственной близости от подводной лодки, когда она находилась на глубине 90 метров; вторая была получена на глубине 125 метров и, несомненно, появилась вследствие сильного давления воды.

«Хэддок» мы также отправили в Мэр-Айленд. Через некоторое

время начальник управления кораблестроения и ремонта сообщил мне, что вмятины образовались вследствие просчета при проектировании боевой рубки. Если это и так, то здесь одна из очень немногих ошибок, допущенных при проектировании подводных лодок нашим отлично работавшим управлением кораблестроения, которое возглавлялось вице-адмиралом Нэдом Кокрейном.

Наши подводные корабли пока успешно выдерживали атаки противника, но японские глубинные бомбы день ото дня становились лучше. По-видимому, сведения, выболтанные в начале войны нашими газетами, начали приносить плоды для японцев. Как бы то ни было, глубинные бомбы взрывались теперь на большей глубине, и ходили слухи, что вес их боевого заряда доведен до 454 килограммов.

Подводная лодка «Пайк» прибыла в базу из боевого патрулирования в районе Маршалловых островов. Взрывами глубинных бомб, сброшенных противником довольно точно, была повреждена изоляция токонесущих кабелей главной станции управления электромоторами. Токи большой силы замкнулись на корпус, и лодке пришлось возвратиться в базу. Во всем этом происшествии отрадным явлением было только то, что сварные швы обшивки над электромоторным отсеком успешно выдержали испытание. До этого в кругах конструкторов и строителей было немало споров о том, будут ли сварные швы при бомбардировке подводной лодки такими же прочными, как и клепаные. Испытание, которому подверглась «Пайк», по-видимому, давало ответ на этот вопрос. Сварные швы определенно показали себя с самой лучшей стороны. Поставив станцию на амортизаторы и сменив кабели, подводники были снова готовы к выходу в море.

Однако чувство уверенности в прочности корпусов наших лодок было поколеблено известием о том, что подводная лодка «Пиккерел» не прибыла в срок из боевого патрулирования у северо-восточного побережья Японии, а подводная лодка «Тритон» не возвратилась из района севернее Новой Гвинеи. После войны выяснилось, что обе лодки были потоплены глубинными бомбами. По данным объединенного комитета по учету потерь, «Пиккерел» во время своего последнего похода потопила морской охотник и грузовое судно, а «Тритон» прихватила с собой на дно моря грузовое судно.

Самый большой успех в апреле выпал на долю «Флайинг Фиш», которая потопила три судна противника на подходах к городу Хакодатэ, в районе между островами Хонсю и Хоккайдо. Однако северные воды Японии оказались чрезвычайно опасными для наших подводников, и мы, потеряв несколько подводных

лодок, на время прекратили патрулирование в этом районе.

8 мая в базу возвратилась подводная лодка «Скорпион», которая во время патрулирования у берегов Японии потопила два судна, в том числе грузо-пассажирский пароход «Юдзан Мару» (6380 тонн). В этом походе погиб старший помощник командира подводной лодки. На пути в базу «Скорпион» наскочила на небольшой сторожевой корабль, переоборудованный из траулера. Десятки таких судов, снабженных радиолокаторами, несли патрульную службу примерно в 600 милях от берегов Японской империи. Снарядом, попавшим в машинное отделение, «Скорпион» остановила японца, но не могла потопить его огнем своего небольшого 76-мм орудия; продолжая идти в надводном положении, подводная лодка приблизилась к противнику и с расстояния пяти кабельтовых выпустила торпеду. В этот момент последней пулеметной очередью с обреченного корабля был убит капитан-лейтенант Реймонд, способный молодой офицер, который до назначения в Пирл-Харбор служил вместе со мной в Лондоне. Я тяжело переживал эту утрату.

Потери, понесенные подводными лодками «Граулер» и «Скорпион» от пулеметного огня противника, заставили нас заняться вопросами обеспечения более надежной защиты личного состава лодки, находящегося на мостике. Я вовсе не собирался толкать командиров лодок на «абордажные бои» с противником, ибо подводная лодка очень уязвима и всякое попадание может иметь серьезные последствия. Однако нельзя было сбрасывать со счета возможность внезапного столкновения с противником в ночное время. Когда мы поставили этот вопрос перед управлением кораблестроения и ремонта, вице-адмирал Кокрейн ответил, что на строящихся лодках уже применяется сталь, обработанная особым способом, и что при первой же возможности ее поставят на всех остальных лодках.

В Пирл-Харбор теперь ежемесячно прибывало по четыре-пять новых подводных лодок с обученными экипажами. В 1943 году мы получили 52 подводные лодки и три только что построенные плавучие базы: «Бушнел», «Орион» и «Юриейл». Кроме того, с Атлантического океана на Тихий была переведена старая плавбаза «Бивер». «Отус», начавшая войну в качестве плавучей базы подводных лодок, была переведена в юго-западную часть Тихого океана и стала обслуживать торпедные катера. Таким образом, мы имели девять плавучих баз в центральной части Тихого океана и еще три — в австралийских водах.

Чрезвычайно заинтересованный новыми подводными лодками, я систематически выходил на них из Пирл-Харбора, чтобы проверить, как действует новая техника. По указанию

начальника отдела боевой подготовки каждая новая подводная лодка закреплялась за командирами дивизионов. Эту дополнительную нагрузку пришлось нести всем командирам дивизионов подводных лодок, базировавшихся на Пирл-Харбор. Почти все эти люди имели боевой опыт. Когда к ним поступала новая подводная лодка, они переходили на нее и в течение одной-двух недель занимались боевой подготовкой экипажа. Они оказались хорошими учителями, хотя до меня иногда доходили слухи, что некоторые из них несколько сурово обходились с командирами лодок.

Один командир дивизиона, про которого говорили, что он слишком строг, но который, между прочим, ни разу не был в боевом походе, явился однажды ко мне с просьбой дать ему подводную лодку и послать в боевое патрулирование. Я пошел ему навстречу и должен с радостью констатировать, что он прекрасно провел поход и возвратился с хорошими результатами. Я уверен, что приобретенный опыт пошел на пользу как ему лично, так и его будущим ученикам.

Аналогичными просьбами меня осаждали командиры всех дивизионов и соединений, офицеры моего штаба и даже Джон Браун, начальник отдела боевой подготовки. Я с сочувствием рассматривал эти просьбы, так как понимал, что боевой опыт пригодится и самим офицерам, и подводным силам в целом. По мере возможности я старался удовлетворить все эти просьбы. Сам я тоже чувствовал, что мне недостает боевого опыта, и рискнул обратиться к главнокомандующему Нимицу с просьбой разрешить мне выйти в боевое патрулирование сокращенной продолжительности — дней на сорок. Адмирал Нимиц очень любезно ответил, что командующий подводными силами должен находиться там, откуда его можно срочно вызвать, если он понадобится главнокомандующему. В заключение Нимиц писал: «Я понимаю и разделяю Ваше стремление принять личное участие в боевых операциях, но, пока мы с Вами выполняем порученные нам обязанности, мы должны оставаться на наших командных пунктах».

Однако время от времени мне разрешалось совершать четырехдневные переходы на подводной лодке на атолл Мидуэй. Это давало мне возможность проверять состояние боевой подготовки и материальной части наших подводных лодок, судить о настроении личного состава и прочищать свои легкие соленым ветерком. Я рассчитывал и в дальнейшем как можно чаще пользоваться этой возможностью.

В весенние месяцы 1943 года нас познакомили с планом захвата острова Кыска. Правда, впоследствии было принято

решение занять остров Атту. В операцию были назначены подводные лодки «Нарвал» и «Наутилус». Высадка, первоначально намеченная на 7 мая, была перенесена на 9-е, но состоялась только 11 мая. В 03.09 солдаты 7-й разведывательной роты оставили подводные лодки и на резиновых шлюпках направились к берегу. «Наутилус» некоторое время оставалась на месте, посылая инфракрасный луч к месту высадки, чтобы не дать разведчикам сбиться с курса. Затем обе лодки ушли в Датч-Харбор, предоставив нашим надводным кораблям полную возможность атаковать любую замеченную в этом районе подводную лодку.

Следует отметить, что перевозка такого большого количества солдат была сопряжена с некоторыми трудностями. Задержка с высадкой десанта и длительное пребывание подводных лодок в подводном положении (иногда с 05.30 до 23.00) при наличии 200 человек на борту приводили к резкому сокращению запасов кислорода и возрастанию количества углекислоты, которое примерно к 17.00 достигало предельного уровня — трех процентов, и подводным лодкам приходилось подвсплывать до оголения шахты подачи воздуха для вентиляции лодки. В водах, где действовали японские подводные лодки, это был далеко не безопасный маневр.

Капитан-лейтенант Джон Скотт, командир подводной лодки «Танни», по возвращении из района порта Трук рассказал удивительную историю о том, как он атаковал авианосное соединение. В то время японцы перевозили в Трук большое количество самолетов для действий против наших частей на Соломоновых островах, и мы усиленно вели патрулирование в этом районе. 9 апреля в 22.28 «Танни», патрулировавшая юго-западнее Трука, обнаружила с помощью радиолокатора соединение кораблей, находившееся в 75 кабельтовых от нее. Подводная лодка определила его курс и скорость, достигавшую 18 узлов. Высокая скорость указывала на возможность того, что в состав соединения входит авианосец. Скотт перешел в позиционное положение, чтобы уменьшить видимые размеры лодки, и полным ходом пошел на сближение. Противник упростил ему эту задачу, изменив курс таким образом, что подводная лодка оказалась прямо впереди соединения. На экране радиолокатора появился большой корабль, шедший справа по носу подводной лодки, а слева в кильватерной колонне шли два корабля меньших размеров; впереди по обеим сторонам строя находились два эскадренных миноносца. «Танни» приготовилась войти в промежуток между большим кораблем и двумя кораблями, шедшими в кильватерной колонне. Скотт был уверен,

что это авианосная группа соединения. Такая встреча — мечта подводника.

Убедившись, что торпедные аппараты изготовлены к бою, Джон решил, резко развернувшись влево, произвести залп из шести носовых торпедных аппаратов по колонне из двух кораблей и одновременно выстрелить из кормовых аппаратов четырьмя торпедами по большому кораблю, следовавшему отдельно.

Внезапно слева по носу на расстоянии не более 2,5 кабельтова появились три небольших корабля, по всей вероятности миноносцы. Мгновенно изменив план атаки, Скотт развернулся вправо и погрузился на глубину 12 метров. Теперь на поверхности моря была видна лишь антенна радиолокатора. Мучительно долго тянулись секунды. Большой корабль, находившийся, предположительно, прямо по носу, было трудно поймать в перископ, но какой-то заботливый японец вдруг стал сигналить прожектором. Положение сразу прояснилось, и в 22.48, всего через 20 минут после начала сближения, «Танни» произвела залп из четырех кормовых торпедных аппаратов по головному кораблю колонны из двух кораблей с дистанции 4,4 кабельтова и вслед за этим выпустила шесть торпед из носовых торпедных аппаратов по большому кораблю с дистанции 3,25 кабельтова. Затем «Танни» ушла на глубину. Четыре взрыва послышались с кормы и три по носу — вероятно, семь хороших попаданий. Но, увы, большинство взрывов оказалось преждевременным. Мы знаем теперь, что повреждение получил только эскортный авианосец «Тайё». Однако это не помешало ему вовремя прибыть в пункт назначения. Так из-за неисправного взрывателя окончилась неудачей атака, осуществленная безупречно и с необыкновенной дерзостью.

Справедливости ради я должен признать, что артиллерийское управление делало все от него зависящее, чтобы разрешить проблему взрывателя. В начале мая с Александрийского торпедного завода в Пирл-Харбор прибыл специалист, чтобы внести конструктивные изменения во взрыватель типа «Мк-6», которые, как предполагалось, должны были устранить его дефекты. Вновь прибывший произвел хорошее впечатление, и мы с огромным интересом следили за его экспериментами, которые давали некоторую надежду на благополучное решение вопроса. Поэтому я решил, что мы можем потратить примерно месяц на испытания модернизированного взрывателя, а если количество преждевременных взрывов не уменьшится, — обратиться к главнокомандующему с просьбой разрешить нам не пользоваться магнитными взрывателями.

В это время капитан 2 ранга Марри, который был у меня

начальником штаба во время моего командования подводными силами юго-западной части Тихого океана, прибыл в Пирл-Харбор и занял такую же должность на новом месте, сменив капитана 2 ранга Григгса. Последний принял командование формировавшимся в это время 12-м соединением подводных лодок.

Дела, казалось, шли неплохо, и 12 мая я отправился на подводной лодке «Финбэк» на атолл Мидуэй. Четырехдневные переходы морем к атоллу Мидуэй были для меня большим отдыхом. С момента выхода из Пирл-Харбора подводные лодки должны были соблюдать радиомолчание, и я мог посылать радиограммы только в экстренных случаях. Таким образом, вся полнота ответственности ложилась на плечи моего заместителя капитана 2 ранга Брауна, а я мог спокойно изучать жизнь на той подводной лодке, на которой мне случалось совершать поход. Я ходил по подводной лодке во время учебных тревог, беседовал с личным составом, проникался атмосферой кают-компании, короче говоря, я снова чувствовал себя боевым офицером-подводником.

Во время войны был разработан новый способ определения места корабля по звездам после полного наступления темноты, явившийся одним из достижений в мореходной астрономии. Когда я был штурманом, мы определялись по звездам либо перед рассветом, либо в вечерних сумерках, пока горизонт был еще виден, но если в это время небо заволакивали тучи, все шло насмарку. — Штурманы нового поколения, умеющие различать звезды только по навигационным пособиям, выходят теперь на мостик с заранее подготовленным списком звезд, которые они намерены «взять». После этого они «берут» секстаном пять или шесть звезд и, рассчитав пересечение их линии азимутов, получают точное определение.

Однажды ночью, наблюдая эту процедуру, я решил узнать, возьмет ли штурман высоту Полярной звезды, которая смотрела прямо на него. Когда он окончил определение и уже направлялся к люку, я спросил:

— Вы взяли Полярную звезду?

— Нет, сэр, — ответил он, — ее сегодня не видно.

От этих слов штурманы прежних времен, вероятно, перевернулись в своих гробах.

Мы прибыли на атолл Мидуэй в воскресенье днем, и я с огорчением убедился, что окончание строительства базы для подводных лодок затягивается. Строители, от которых зависело осуществление всех наших проектов, работали главным образом на летчиков. Землечерпалки, которые были нужны нам для

расчистки отмелей вблизи порта, куда я предполагал перевести соединение подводных лодок вместе с новой плавбазой «Сперри», продолжали углублять дно лагуны, предназначенной для якорной стоянки оперативного соединения крейсеров. Я не представлял себе, как авиация или оперативное соединение крейсеров, действуя с атолла Мидуэй, сможет выиграть войну, но зато понимал, что наша база, обеспечивая ремонт от 8 до 20 подводных лодок одновременно и ускоряя тем самым их возвращение в районы боевого патрулирования, сможет сыграть огромную роль в экономической блокаде Японии.

Создание защищенного бассейна, в котором можно было бы поставить плавучие базы и производить ремонт подводных лодок в любую погоду, представлялось мне совершенно необходимым. Подрядчики, производившие дноуглубительные работы, были на моей стороне, потому что с приближением зимних штормов им срочно требовалось место для укрытия оборудования.

Возвратившись в Пирл-Харбор, я встретился с офицерами штаба ВМС США на Тихом океане, чтобы решить этот вопрос, не дававший мне покоя. Начальник штаба был непреклонен, и я в конце концов попросил разрешения обратиться лично к адмиралу Нимицу.

— Хорошо, — последовал ответ, — если вам хочется продолжать биться головой о стенку, ступайте к адмиралу Нимицу.

— Знаете что, сэр, — возразил я, — мне не раз приходилось пробивать своей головой стены, но она у меня все еще цела.

Итак, сопровождаемый своими главными советниками — капитаном 2 ранга Брауном и капитаном 2 ранга Марри, я направился к адмиралу Нимицу.

Должно быть, мы говорили с большой убежденностью и эта убежденность в необходимости неотложного удовлетворения наших нужд была, по-видимому, написана на наших лицах. Ну, а адмирала Нимица характеризует то, что он всегда умеет выслушивать доводы без предвзятого мнения, даже если они идут вразрез с ранее принятыми решениями. Дело кончилось тем, что адмирал сказал:

— Пожалуй, вопрос этот придется пересматривать.

В результате на свет появилась директива о том, чтобы производить работы по оборудованию якорной стоянки для оперативного соединения крейсеров и ремонтного бассейна для подводных лодок на равных началах.

Когда директива попала к нашим подрядчикам, я уже не сомневался, что победа будет на моей стороне. Так оно и вышло. До самого конца войны ни один крейсер так и не зашел в лагуну

атолла Мидуэй даже после того, как там были оборудованы якорные стоянки. Зато сотни подводных лодок заходили туда для приема топлива и десятки из них становились там на ремонт. Я начал с того, что послал на Мидуэй плавбазу «Сперри», которая стала флагманским кораблем командира 10-го соединения подводных лодок капитана 2 ранга Стайера. Она немедленно включилась в работу, и скоро число подводных лодок, ремонтирующихся одновременно, было доведено до восьми.

В мае, несмотря на высокий процент преждевременных взрывов торпед, нам удалось потопить наибольшее число судов по сравнению со всеми предыдущими месяцами войны. По данным объединенного комитета по учету потерь, в этом месяце было потоплено 34 японских судна, из которых на долю 16 подводных лодок приходилось 30 общим тоннажем в 128138 тонн. Подводники действовали активно во всех районах патрулирования — в районе островов Палау, в море Сулу, Восточно-Китайском и Желтом морях, в районе Марианских островов, Новой Гвинеи, Маршалловых островов, у берегов собственно Японии.

Большого успеха добилась подводная лодка «Сори», потопившая в Восточно-Китайском море четыре судна, в том числе один танкер тоннажем 10000 тонн.

Доклад командира подводной лодки «Планджер» капитан-лейтенанта Басса, возвратившегося из боевого похода, свидетельствовал о непоколебимой решимости, проявленной им во время патрулирования в районе острова Трук — Марианские острова.

Вечером 8 мая он обнаружил севернее островов Трук конвой, включавший в свой состав пять больших судов, шедших в Японию в сопровождении двух эскортных кораблей. После наступления темноты Басс всплыл, обогнал конвой и в 03.00 9 мая, находясь на перископной глубине, произвел атаку, которая, как он полагал, закончилась успешно, потому что его акустики слышали шумы, возникающие обычно при затоплении отсеков, разрушении переборок и т. п. Час спустя Басс всплыл, но никакого поврежденного судна не обнаружил.

С наступлением рассвета «Планджер» продолжала идти полным ходом в надводном положении, стремясь занять позицию впереди конвоя. Хотя конвой находился в каких-нибудь 200 милях от островов Трук и в 390 милях от Сайпана, самолеты противника не сорвали Бассу охоту. В 16.57 он снова вышел в атаку и на этот раз стрелял одновременно по двум судам. В каждое из них попало две торпеды. Эскортные корабли устремились в контратаку и держали подводную лодку на

глубине до самого захода солнца. Когда Басс всплыл, в пределах видимости были три судна: два из них уже скрывались за горизонтом в северо-западном направлении, а третье, очевидно, тонуло. Басс бросился в погоню за двумя удиравшими судами и незадолго перед рассветом послал в них четыре торпеды, три из которых попали в цель.

10 мая в 06.05 Басс обнаружил в перископ большое судно, которое имело сильный крен и стояло без хода. Рядом с ним находился эскортный корабль. Басс устремился вперед, чтобы прикончить свою жертву, но в этот момент заметил самое большое судно конвоя, остановившееся примерно в 20 кабельтовых позади поврежденного судна. Такое счастье редко выпадает на долю подводника, поэтому не удивительно, что Басс отказался от намеченной атаки и направился к новой цели.

В 08.25, когда «Планджер» находилась еще на расстоянии 13 кабельтовых от этого большого грузо-пассажирского судна, его капитан, осознав, очевидно, нелепость своих действий, дал ход. Но две торпеды, выпущенные подводной лодкой, попали в цель, и судно без задержки отправилось на дно. У Басса оставались три торпеды, но он хотел во что бы то ни стало разделаться с последним судном. На протяжении двух суток он не спал, не отдыхал и почти ничего не ел. Он был слишком возбужден, чтобы думать о таких прозаических вещах. Басс потопил несколько судов из состава конвоя, но ему хотелось уничтожить весь конвой, чтобы получить право войти в Пирл-Харбор с голиком, принайтованным к топу мачты.

В 10.20 появились самолеты противника, и обстановка усложнилась. Тем не менее в 12.45 Басс произвел залп двумя торпедами и слышал, как они ударились о борт судна, но… взрывов не последовало. Оставалась одна торпеда. Через час «Планджер» снова всплыла на перископную глубину, чтобы посмотреть, что делается наверху. Положение почти нисколько не изменилось, только теперь судно казалось покинутым. В 13.51 Басс выпустил последнюю торпеду, которая взорвалась, ударившись в борт судна, как раз под трубой. Эскортный корабль сбросил всего одну глубинную бомбу и удалился на безопасное расстояние. Очевидно, он был слишком измотан в борьбе, либо у него иссяк запас глубинных бомб. В течение всего дня «Планджер» держала поврежденное судно под наблюдением, но эскортный корабль находился поблизости, и Басс не мог всплыть, чтобы воспользоваться своим орудием. Однако ночью он все же всплыл и направил мне радиограмму, в которой просил прислать подводную лодку из соседнего района, чтобы прикончить поврежденное судно.

Мы немедленно отдали соответствующее приказание одной из наших подводных лодок — «Уйэл», если мне не изменяет память, но утром следующего дня должны были отменить его. Днем 11 мая «Планджер», убедившись, что эскортный корабль исчез, выпустила по судну 180 76-мм и 1000 20-мм снарядов. Покинутое судно охватило пламя. Басс подошел к корме и прочел название. Это было «Асака Мару».

Май закончился взрывом, который произошел примерно в одном кабельтове от моего штаба. В центре забитой кораблями бухты вырос огромный столб воды. Я в этот момент выходил из своего кабинета, направляясь к адмиралу Нимицу на ежедневное утреннее совещание. Я сказал адмиралу, что это, вероятно, японская торпеда, оставшаяся после 7 декабря и каким-то чудом сработавшая. Каково же было мое замешательство, когда я, возвратившись к себе в штаб, узнал горькую правду. Оказывается, «Сирейвн» произвела случайный выстрел боевой торпедой из кормового торпедного аппарата! К счастью, торпеда взорвалась, ударившись о дно бухты. Если бы она продолжала идти, не сбиваясь с курса, то на воздух взлетел бы док военно-морской верфи. Если же она отклонилась бы чуть вправо, то новое прекрасное грузовое судно осталось бы без носа, а я без должности. На «Сирейвн» торпедисты обучали молодого матроса стрельбе из торпедного аппарата, заполненного водой вместо торпеды. По чьей-то оплошности выстрел был произведен из торпедного аппарата, заряженного боевой торпедой. Все обошлось благополучно, и мы дешево отделались, но урок получили хороший.

В начале июня к нам прибыл мой старый друг генерал-майор Холланд Смит. До этого он служил в Сан-Диего, где занимался обучением морских пехотинцев. Мне показалось, что Смит несколько постарел, и в этом не было ничего удивительного, если принять во внимание все те годы, которые он провел на Карибском море и в других местах, отдавая все силы делу создания действительно эффективной системы боевой подготовки личного состава десантных войск. Именно по этой причине он и был назначен командующим морской пехотой Тихоокеанского флота. Он должен был разработать и организовать морские десантные операции, которые нашим войскам предстояло осуществить в ходе планировавшегося наступления на Тихом океане. Смит по-прежнему был полон боевого задора, хотя отведенная ему роль и не совсем устраивала его. Ему хотелось получить самостоятельное командование в южной части Тихого океана и самому принять более активное участие в борьбе с японцами.

Генерал Смит, не умевший кривить душой и всегда называвший вещи своими именами, рассказал, что в Соединенных Штатах циркулирует слух, будто мы освобождаем от командования командира подводной лодки, если он не потопит за время похода ни одного вражеского судна. Появление такого слуха удивило и взволновало меня, потому что мы, напротив, делали все от нас зависящее, чтобы предоставить каждому командиру возможность проявить себя. И только если подводная лодка, действуя в различных районах, и в том числе в таких, которые обычно давали богатый улов, не обнаруживала судов противника или не могла их атаковать, — только в этом случае я, подобно футбольному тренеру, менял капитана незадачливой команды, советуясь при этом с командиром дивизиона и командиром соединения.

В июне список потопленных судов противника неуклонно рос, и мы ожидали, что этот месяц станет рекордным. Однако, как это видно из данных объединенного комитета по учету потерь, в июне было потоплено лишь 26 судов общим тоннажем в 105108 тонн. Два из них были потоплены надводными кораблями или авиацией и одно — неизвестно кем.

Тем не менее мы почти приблизились к норме «одно судно в день», которая на протяжении многих месяцев была моей заветной мечтой.

Самый захватывающий бой в этом месяце не закончился потоплением корабля противника, но явился важной вехой в борьбе за надежный взрыватель в наших торпедах. 11 июня подводная лодка «Триггер» капитана 3 ранга Бенсона, патрулировавшая в 25 милях к югу от входа в Токийский залив, заметила, что к ней приближается японский авианосец, сопровождаемый двумя эскадренными миноносцами и самолетами. Обстановка складывалась весьма благоприятно, и «Триггер» выбрала идеальную позицию на расстоянии шести кабельтовых справа по носу от авианосца. К сожалению, в этот момент эскадренный миноносец находился на траверзе авианосца. Это было чрезвычайно опасно для «Триггер», которая оказалась прямо на курсе эсминца. Тем не менее Бенсон произвел залп шестью торпедами из носовых торпедных аппаратов и видел два взрыва, после чего опустил перископ и ушел на глубину, чтобы уклониться от глубинных бомб, которые, как дождь, посыпались на лодку и рвались вокруг нее с 20.00 до 01.00 следующего дня. Ввиду раннего наступления рассвета в это время года подводной лодке удалось всплыть всего на один час для зарядки аккумуляторной батареи, после чего она снова погрузилась.

Бенсон рассказал мне, что две первые торпеды, за которыми он следил в перископ, взорвались в положенное время. Однако в водяных столбах, поднявшихся перед мостиком авианосца, он обломков не видел, из чего я заключил, что торпеды взорвались преждевременно. Уходя на глубину, командир лодки слышал взрывы двух следующих торпед. Если они попали в цель, то должны были поразить авианосец где-то позади мостика. Пятая и шестая торпеды прошли, по-видимому, за кормой. Впоследствии мы узнали, что японский авианосец «Хитака» с большим дифферентом на корму был приведен в базу на буксире. Если бы все четыре торпеды взорвались под корпусом корабля, он, вероятно, затонул бы. Но авианосец вернулся в строй. Впоследствии он был потоплен самолетами авианосной авиации 5-го флота адмирала Спрюэнса во время первого сражения в Филиппинском море.

Больше всего нас занимал вопрос, не изобрел ли противник какого-нибудь средства, позволяющего взрывать наши торпеды, прежде чем они достигнут цели. Может быть, японцы намагничивали корпуса своих кораблей до такой степени, что взрыв происходил на безопасном расстоянии от них? А может быть, их корабли буксировали своего рода параван с кабелем, через который пропускался электрический ток, и таким образом заставляли срабатывать наши магнитные взрыватели раньше времени? Если японцы располагали такими средствами защиты, то они, разумеется, должны были установить их в первую очередь на самых ценных кораблях, то есть на авианосцах. И как раз в двух последних атаках японских авианосцев у подводных лодок «Танни» и «Триггер» преждевременно взорвалось на редкость большое количество торпед.

Предположение о существовании такого рода охранителя казалось наиболее вероятным. Для случая с «Триггер» напрашивался вывод, что две первые торпеды взорвались около защитного устройства и уничтожили его, позволив тем самым двум следующим торпедам достигнуть цели. Как бы то ни было, размагничивание взрывателя типа «Мк-6» представлялось нам делом абсолютно необходимым. Я созвал совещание всех своих специалистов по торпедному оружию, на котором мы единодушно приняли решение об издании соответствующего приказа.

Однако для этого требовалось получить согласие главнокомандующего Нимица. Я отправился к начальнику артиллерийского управления флота капитану 2 ранга Хиллу. Он познакомил меня с капитан-лейтенантом Джонсоном, который только что возвратился из морского министерства с копией инструкции, разрабатывавшейся в артиллерийском управлении.

Этот примечательный документ, правда, не утвержденный еще официально, содержал в себе столько спорного в отношении применения магнитного взрывателя, что целесообразность его использования в торпедах ставилась под большое сомнение.

Хилл был решительным противником магнитного взрывателя. Он и раньше говорил со мной на эту тему, но мне было жалко отказываться от магнитного взрывателя, который имел несомненные преимущества при атаке на встречных курсах, и к тому же я надеялся, что существующие дефекты удастся устранить. Но моим надеждам не суждено было сбыться.

Вместе с Хиллом я явился к адмиралу Нимицу, который, выслушав нас, дал указание издать приказ о выключении магнитного взрывателя. Выходя от адмирала, я сознавал, какое большое облегчение это решение принесет и мне самому, и всем подводникам Тихоокеанского флота.

Командующий подводными силами юго-западной части Тихого океана не последовал нашему примеру. Контр-адмирал Кристи был одним из самых рьяных защитников магнитного взрывателя и не переставал надеяться, что он будет действовать исправно. По этой причине нашим подводникам в Австралии пришлось еще с год помучиться с ним. Временами количество торпед, взрывавшихся преждевременно, достигало у них 13,5 процента.

Печальное повествование о несовершенном взрывателе следует закончить письмом контр-адмирала Спайка Блэнди, который писал мне: «В заключение я хочу еще раз подчеркнуть, что наше управление — не замкнутая организация. Подводникам нужно понять, что артиллерийское управление принадлежит им не в меньшей степени, чем всему остальному флоту… В тесном контакте с нами работают представители морской авиации, морской пехоты и всех классов кораблей: авианосцев, линкоров, эскадренных миноносцев, даже торпедных катеров, и только вы, друзья, почему-то остаетесь в стороне. Милости просим к нам. У нас не все гладко, но вместе нам будет легче». С тех пор мы помогали управлению чем только могли.

После долгих месяцев ожидания на Гавайских островах появились электрические торпеды типа «Мк-18». Это были опытные образцы, и мы получили их всего четыре штуки. Они были изготовлены в городе Шарон, штат Пенсильвания, на заводе компании Вестингауз и представляли собой жалкое подобие немецкой электрической торпеды. С большим огорчением мы убедились в том, что их необходимо усовершенствовать, но, приступив к этому делу, натолкнулись на большие трудности.

Первые пять экземпляров торпед, изготовленных вручную,

были переданы артиллерийскому управлению и торпедному полигону в Ньюпорте еще в июне 1942 года. Испытания затянулись, и только год спустя первые четыре торпеды были доставлены в базу подводных лодок в Пирл-Харборе. Эти торпеды обладали меньшей скоростью, чем наши парогазовые, но зато не оставляли за собой воздушных пузырьков на поверхности моря, что имело большое значение для командиров подводных лодок, ибо корабли противолодочной обороны не могли теперь по предательскому следу торпеды определить место, откуда она выстреливалась.

Подводники с нетерпением ожидали новые торпеды. Когда они прибыли, оказалось, что работы с ними предстоит еще много: в аккумуляторном отделении скапливался водород, которому некуда было выходить, и это грозило взрывом; рулевые приводы, изготовленные из стали, подвергались коррозии и работали плохо, вследствие чего торпеды сбивались с курса и даже описывали циркуляцию; над пластинами аккумуляторов было оставлено так мало места для электролита, что торпеды часто приходилось вынимать из торпедных аппаратов и производить доливку батарей; нередко при выстреле лопасти винтов ударялись о крышки торпедных аппаратов и повреждались.

Я очень опасался взрыва водорода в торпеде, полностью подготовленной к выстрелу. Не произойдет ли в результате этого детонация зарядного отделения торпеды, начиненной тринитротолуолом? Ответ на этот вопрос могли дать только испытания.

Для начала мы решили произвести взрыв водорода в торпеде без боевого зарядного отделения и посмотреть, какие повреждения будут ей причинены. Положив торпеду посреди бейсбольной площадки и наполнив ее водородом, мы укрылись за песчаной насыпью, чтобы оттуда наблюдать взрыв. Я проверил, все ли в порядке, и спросил лейтенанта Росса, руководившего испытаниями, какой процент водорода в аккумуляторном отделении торпеды. Он назвал цифру 28 и добавил, что при таком содержании водорода взрыв будет иметь наибольшую силу.

— Какой химик-самоучка подсчитал это? — спросил я шутливо.

— Это я подсчитал, но я не совсем самоучка, — отвечал он. — До войны я преподавал химию в Йэльском университете.

Ответ меня вполне удовлетворил, и мы замкнули контакт. Однако взрыва не последовало. Проверив проводку, мы еще раз замкнули цепь, и снова безрезультатно. Тогда лейтенант Росс сказал, что ему надо проверить все от начала и до конца, и я удалился в свой кабинет. Через час мне доложили, что все готово,

и я снова отправился на бейсбольную площадку.

— В чем там дело, лейтенант? — спросил я.

Не глядя мне в глаза от смущения, Росс ответил:

— Видите ли, сэр, мы перепугали баллоны с газом и вместо водорода наполнили торпеду азотом.

От взрыва торпеда серьезно пострадала, но взрыв не был сильным. Тем не менее на следующий день мы захватили с собой старый торпедный аппарат и отправились в заросли недалеко от Барберс-Пойнт. Вложив в аппарат торпеду с боевым зарядом и наполнив ее водородом, мы с безопасного расстояния замкнули контакт. Взрыв был едва слышным, и хотя передняя стенка аккумуляторного отделения сильно вдавилась в зарядное отделение, наполненное тротилом, сила взрыва оказалась все же недостаточной, чтобы вызвать детонацию боевого заряда. После этого я решил, что вправе посылать подводные лодки на боевое задание с торпедами типа «Мк-18».

Наша минно-торпедная мастерская разработала способ удаления водорода, который заключался в том, что в торпеду вставлялась проволочка из нихрома, которая, накаляясь докрасна, сжигала водород по мере его образования. На исправление других дефектов торпеды времени ушло больше, но к концу войны удельный вес торпед типа «Мк-18» достигал уже 65 процентов. Мы разрешали командирам подводных лодок, уходящих в боевой поход, самим выбирать торпеды, и электрические, несмотря на их сравнительно малую скорость, стали любимым оружием подводников.

Глава 7

По нашим расчетам, в Японском море ни на один день не прекращалось оживленное судоходство. В начале июля подводные лодки «Пермит», «Планджер» и «Лэпон» проникли туда через пролив Лаперуза и начали патрулирование этого обширного района. Однако вместо ожидавшейся богатой добычи подводникам попалось всего несколько суденышек, на которые не жалко было тратить торпеды стоимостью в 10000 долларов каждая.

«Лэпон», патрулировавшая на линии Симоносэки — Корея, попала в густой туман и не встретила ничего, кроме сампанов. «Пермит» и «Планджер» потопили в северной части Японского моря два грузовых судна и одно грузо-пассажирское (по ошибке «Пермит» потопила также и русский траулер).

Незначительное количество судов противника в Японском море свидетельствовало о том, что японцы перебросили большую часть их на океанские коммуникации, с тем чтобы успеть до неизбежного контрнаступления союзников вывезти из Голландской Восточной Индии, Малайи и Филиппин как можно больше нефти, каучука, олова и другого важного в военном отношении сырья. Поэтому я решил прекратить действия в Японском море и возобновить их только в том случае, если мы получим сведения, позволяющие рассчитывать на более удачную охоту.

Пробыв четыре дня в Японском море, подводные лодки получили приказ возвращаться назад тем же путем, пока противник не принял контрмер и не закрыл выход. Отход прикрывался подводной лодкой «Нарвал», которая с целью отвлечь внимание японцев должна была обстрелять аэродром Мацува на Курильских островах.

Действия «Нарвал» в районе Мацува затруднял сильный туман. Днем 14 июля видимость улучшилась, и капитан 3 ранга Лэтга, не обращая внимания на небольшой сторожевой корабль, находившийся у самого берега, всплыл в 30 кабельтовых от взлетно-посадочной полосы, намереваясь открыть огонь, но видимость неожиданно уменьшилась до девяти кабельтовых, и ему не удалось произвести ни одного выстрела. Вечером следующего дня «Нарвал» вновь всплыла, на этот раз в 70 кабельтовых от берега, и открыла огонь из двух 152-мм орудий. Было отмечено несколько попаданий в ангар, и вскоре над ним поднялись языки пламени. Береговые батареи противника открыли сильный ответный огонь, который заставил Лэтта выйти

из боя и погрузиться.

Как я уже упоминал, подводная лодка «Пермит», которой командовал капитан-лейтенант Чэппл, 9 июля по ошибке потопила у юго-западной оконечности острова Сахалин русский траулер. В середине дня «Пермит» обнаружила какое-то судно и, погрузившись, пошла на сближение. Зная, что в этом районе могут быть русские суда, Чэппл решил осмотреть его перед атакой. Он прошел мимо судна встречным курсом на расстоянии шести кабельтовых. Судно оказалось невооруженным траулером с радиоустановкой. Траулер шел без флага и не имел никаких опознавательных знаков на борту. «Пермит» всплыла и с девяти кабельтовых открыла огонь из своего 102-мм орудия, продолжая идти на сближение. На расстоянии четырех кабельтовых с подводной лодки заметили на баке траулера мужчину и женщину, размахивавших белым флагом.

Чэппл прекратил огонь, подошел ближе и увидел, что это русское, а не японское судно. Он снял с траулера 13 человек, один из которых скончался на борту лодки. Среди русских были пять женщин, трое из них имели осколочные ранения. Траулер получил пробоины в пяти или шести местах и затонул. Чэппл немедленно послал мне донесение о случившемся и предлагал высадить русских в Петропавловске-Камчатском. Я считал, что во избежание осложнений (русские могли иначе расценить факт потопления их судна) их лучше доставить в Датч-Харбор. Там их можно будет посадить на какое-нибудь русское судно, которое зайдет в бухту Колд-Бей. Я доложил о случившемся адмиралу Нимицу, и он согласился со мной.

Из штаба контр-адмирала Кристи, командующего подводными силами юго-западной части Тихого океана, стали поступать сообщения о действиях подводных лодок по оказанию помощи партизанам на Филиппинах. Подводная лодка «Траут» вывезла капитан-лейтенанта Чарльза Парсонса и четырех других офицеров с южного побережья острова Минданао. «Трешер» высадила на западном побережье острова Негрос диверсионно-разведывательную группу в составе четырех человек с грузом снаряжения весом в 2300 килограммов и 40000 патронов калибра 7,62 и 11,43 мм. Операции такого рода начались в январе 1943 года, когда подводная лодка «Гаджон» высадила на западном побережье острова Негрос майора Вилламора и пятерых филиппинцев и выгрузила тонну специального снаряжения. В марте подводная лодка «Тэмбор» доставила на южное побережье острова Минданао капитан-лейтенанта Парсонса. Он вез с собой 10000 долларов наличными и несколько тысяч патронов для винтовок и пистолетов. До войны Парсонс работал на

Филиппинах и свободно говорил на местных диалектах. По указанию генерала Макартура он занимался снабжением партизан и обеспечением связи с ними. На протяжении всей войны Парсонс появлялся на Филиппинских островах, когда ему было нужно, хотя японцы разыскивали его и даже обещали награду за его голову.

Строительство нашей базы на атолле Мидуэй успешно продвигалось вперед. Собирались даже соединить ее телетайпной связью с Пирл-Харбором. Поэтому я решил поднять вопрос о переводе туда моего штаба. Адмирал Нимиц терпеливо выслушал мои доводы, но не согласился с ними. Он полагал, что я должен находиться рядом с его штабом, а руководить базой на атолле Мидуэй может какой-нибудь из подчиненных мне командиров соединений подводных лодок. Адмирал заметил, что со временем мы, несомненно, передислоцируемся куда-нибудь на запад, но вряд ли этим местом будет Мидуэй. Отказ Нимица огорчил меня, но впоследствии я был даже доволен тем, что остался поблизости, так как мог пользоваться самыми свежими разведданными, которые поступали в оперативный отдел моего штаба от капитана 2 ранга Холмса, возглавлявшего отдел радиоразведки в штабе главнокомандующего.

20 июля мне доложили, что подводная лодка «Раннер» «не возвратилась в срок, — вероятно, погибла». Патрулируя у северо-восточного побережья острова Хонсю, она потопила грузовое и грузо-пассажирское судно, о чем свидетельствуют опубликованные после войны сведения. Причина ее гибели так и осталась неизвестной.

Не добившись никакого успеха у восточного побережья Хоккайдо и у северо-восточного побережья Хонсю и потеряв там две подводные лодки, мы решили не появляться в этих водах до тех пор, пока не получим более полных сведений о противолодочной обороне противника.

В июле количество потопленных нами кораблей и судов противника резко сократилось: одна канонерская лодка, одна подводная лодка и 17 торговых судов — вот все, чем мы могли похвастаться.

В это время я обратил внимание артиллерийского управления на вес и качество взрывчатки в зарядных отделениях японских торпед. Торпеды, выпущенные японскими эскадренными миноносцами, причиняли страшные повреждения нашим крейсерам и эскадренным миноносцам, а наши подводники считали большой удачей, если после одного попадания торговое судно разламывалось пополам. Крупные суда добирались до своих портов, даже получив два или три

попадания. Артиллерийскому управлению следовало подумать об увеличении веса и силы взрывчатого вещества в зарядном отделении наших торпед. Однако из управления ответили, что зарядное отделение торпеды уже и так содержит 454 килограмма тротила, то есть в два раза больше, чем в начале войны, и что качество взрывчатого вещества якобы улучшилось. В торпеде новейшего образца предполагалось создать гигантское зарядное отделение, но эта торпеда, которая должна была «вот-вот появиться на свет», так и не была изготовлена до окончания войны.

Продолжали поступать неприятные донесения о торпедах, предположительно или наверное не взорвавшихся из-за взрывателя типа «Мк-6», который был теперь выключен, но продолжал тяготеть над нами, как вечное проклятие. Один командир доложил, что пытался торпедировать вражеское судно «воздухом», имея в виду, что после выстрела взорвался не боевой заряд торпеды, а резервуар со сжатым воздухом. Был и такой случай, когда торпеда, выпущенная подводной лодкой «Сэмон», пробила борт судна и потопила его, так и не взорвавшись.

Я благодарю небо за то, что эта напасть в отличие от предыдущей не тянулась мучительно долго, а сразу переросла в кризис. Кризис возник вследствие большой неудачи, постигшей подводную лодку «Тиноса» капитан-лейтенанта Дэна Дэспита, возвратившуюся из боевого патрулирования 6 августа.

Патрулируя в районе островов Трук, Дэн в дневное время наткнулся на китобойную матку «Тонан Мару» тоннажем в 19000 тонн, следовавшую без охранения, и, оставаясь на перископной глубине, произвел залп четырьмя торпедами под углом встречи 95 градусов, то есть почти перпендикулярно к ее курсу. Две торпеды попали в цель, но не взорвались. Судно увеличило ход и отвернуло. В этот момент Дэн выстрелил из носовых торпедных аппаратов двумя оставшимися торпедами, которые взорвались в кормовой части. Судно потеряло ход. Эти две торпеды попали в судно под острым углом. Здесь-то и лежал ключ к решению всей проблемы, как это мы поняли несколько позже: торпеды не взрывались, попадая в цель под прямым углом, но взрывались при скользящем ударе о нее.

Дэн со свойственными ему осторожностью и хладнокровием приступил к уничтожению своей жертвы. Он не мог всплыть и применить артиллерию, потому что противник был вооружен, а тратить много торпед ему не хотелось. Поэтому, сблизившись до дистанции 4 кабельтова и выйдя на траверз цели, Дэн выпустил одну торпеду. Послышался удар ее о корпус судна, и командир заметил большой всплеск в месте попадания, но взрыва не

последовало. Затем случилось небывалое — ни одна из восьми торпед, выстреленных одна за другой с тщательно выбранных позиций — с позиций, которые считались идеальными, — не взорвалась! Итого, 11 невзорвавшихся торпед! Дэспит оставил одну торпеду для выяснения неисправности и возвратился в Пирл-Харбор. Он кипел от негодования. Я ожидал, что поток бранных слов обрушится на мою голову, на артиллерийское управление, на торпедный полигон в Ньюпорте, на нашу минноторпедную мастерскую, и у меня не хватило бы сил осудить его за это: ведь суда тоннажем в 19000 тонн не попадаются на каждом перекрестке! Трудно было поверить тому, что он рассказал, но факты — упрямая вещь. С величайшей тщательностью мы обследовали последнюю торпеду, оставшуюся на «Тиноса», но никаких дефектов не обнаружили. При испытании взрыватель сработал нормально.

Мы все ломали голову над этой проблемой. Было сделано несколько предположений, довольно близко подходивших к тому решению, которое нам удалось найти несколько дней спустя. В это время ко мне явился капитан 2 ранга Момсен, человек большого практического ума, изобретатель «Легких Момсена» — приспособления, предназначенного для выхода личного состава из затонувшей подводной лодки. Он предложил доставить на небольшой островок Кахулави партию приготовленных торпед и провести там стрельбы по отвесным скалам, поднимающимся из воды. Если какая-нибудь торпеда не взорвется, мы достанем ее и постараемся установить причину. Мысль была верная. Правда, я опасался, что участники этой экспедиции угодят прямо в рай, когда начнут обследовать зарядное отделение невзорвавшейся торпеды, но адмирал Нимиц дал разрешение, и подводная лодка «Маскалланге» вышла из Пирл-Харбора к острову Кахулави. Там она выстрелила в скалы три торпеды. Первые две взорвались, а третья дала осечку. При обследовании торпеды мы обнаружили, что ударник сработал и наколол капсюль с гремучей ртутью, но недостаточно сильно, чтобы произвести взрыв.

После того как неисправность была обнаружена, мы занялись устранением ее. С помощью крана мы поднимали пустые зарядные отделения торпеды со взрывателями на высоту 27 метров (чтобы сила удара была такой же, как и при выстреле) и сбрасывали их на стальную плиту. Очень скоро выяснилось, что при ударе под углом встречи в 90 градусов ударник не пробивает капсюль. Если же стальную плиту установить наклонно, например под углом в 45 градусов, то количество осечек сокращается наполовину. Всем подводным лодкам, находившимся в море, было немедленно приказано стрелять торпедами под острым или

тупым углом встречи и ни в коем случае не стрелять под углом 90 градусов. На протяжении нескольких недель мы не могли думать ни о чем другом, кроме взрывателей, которые даже во сне не оставляли нас в покое. Через три недели у нас появился вполне приемлемый контактный взрыватель. Сколько забот свалилось с наших плеч! Значит, не зря мы перепортили около дюжины взрывателей стоимостью 830 долларов каждый.

Теперь, почувствовав твердую почву под ногами, я отправился к адмиралу Нимицу, внимательно следившему за нашими экспериментами, и попросил у него разрешения отправить на боевое задание подводную лодку, снабженную торпедами с усовершенствованными взрывателями. Он согласился без колебаний. У него в это время находился главнокомандующий военно-морскими силами США Кинг, совершавший очередную инспекционную поездку по Тихому океану. Кинг и Нимиц считали, что нужно немедленно приступить к массовому производству усовершенствованных взрывателей.

30 сентября 1943 года подводная лодка «Барб» под командованием капитана 3 ранга Уотермана вышла из Пирл-Харбора, имея на борту 20 торпед с усовершенствованными взрывателями, и с этого момента все наши неприятности со взрывателями неожиданно отошли в прошлое.

В августе и сентябре были потоплены четыре военных корабля и 50 торговых судов общим тоннажем 218767 тонн. Тридцать подводных лодок участвовало в этих операциях, происходивших на всем пространстве Тихого океана — в Японском, Желтом и Восточно-Китайском морях, у берегов Индокитая, в Макассарском и Молуккском проливах, в Яванском море, у островов Палау, Трук, Маршалловых, Марианских и Курильских. Имея около 100 современных подводных лодок плюс 18 подводных лодок типа «S», которые патрулировали в районе Курильских островов или использовались эскортными кораблями в учебных целях, а также располагая новым взрывателем, мы превратили Тихий океан в кладбище для судов противника.

Подводная лодка «Триггер» уничтожила в Восточно-Китайском море два грузовых судна и два танкера общим тоннажем в 27000 тонн. Три из них были потоплены за одну ночь. «Боунфиш» и «Снук» пустили ко дну по одному транспорту тоннажем в 10000 тонн каждый. Остальные потопленные ими суда были средней величины. Подводная лодка «Хардер» во время своего второго боевого патрулирования, проходившего у южного побережья острова Хонсю, потопила пять судов, в том числе танкер «Дайсин Мару» (5878 тонн). Танкеры считались у нас

первоочередной целью.

В этот период мы потеряли две подводные лодки — «Грейлинг» и «Помпано». Мы не знаем, как погибла «Грейлинг». Из послевоенных данных известно только то, что она потопила грузо-пассажирское судно тоннажем в 5500 тонн у острова Верде (Филиппинские острова). Причина гибели «Помпано» также не известна, но можно предполагать, что она подорвалась на мине северо-восточнее острова Хонсю. В этом роковом для нее походе «Помпано» потопила два грузовых судна.

В первой половине августа к нам в Пирл-Харбор прибыли виднейшие американские конструкторы подводных лодок — капитаны 2 ранга Макки и Морган. Они дали ряд ценных советов в отношении того, как увеличить запасы топлива и торпед на подводных лодках. Их визит не был мимолетным и принес пользу обеим сторонам. Из Пирл-Харбора конструкторы отправились на атолл Мидуэй.

В напряженные дни осени нас посетил также капитан 3 ранга Бельц из управления кораблестроения и ремонта. Основная работа Бельца заключалась в том, чтобы изыскивать запасные части для подводных лодок и переправлять их к нам на Тихий океан. Запчасти ценились у нас на вес золота, и мы не сдавали никакого оборудования на слом до тех пор, пока не убеждались, что уже нет никакой возможности отремонтировать его или разобрать на запасные части.

Мы должны зарубить себе на носу, что в военное время запасные части имеют огромное значение.

С меньшим энтузиазмом мы отнеслись к другой делегации из морского министерства, которая пыталась внушить нам, что подводные лодки якобы нуждаются в мощных средствах защиты от авиации. В качестве примера представители министерства ссылались на одну немецкую подводную лодку, которая имела на вооружении 11 зенитных пушек калибром от 87 мм и меньше в спаренных установках. Что мы будем делать, спрашивали нас, когда мощь японских военно-воздушных сил значительно возрастет? Для усиления средств защиты морское министерство предлагало нам поставить в кормовой части подводных лодок ракетную установку. Эта махина весом в восемь тонн должна была выстреливать в небо ракету с проволочной сеткой в расчете на то, что в ней запутается винт атакующего самолета. Разумеется, самолет уже успеет к тому времени сбросить бомбы, и проволочная сетка будет играть лишь роль мстителя. Это предложение не представляло для меня никакого интереса, тем более что я видел эти установки в Англии, где они использовались для защиты аэродромов, и знал, что английские

летчики не очень-то доверяют им. Даже члены прибывшей делегации не проявляли большого энтузиазма относительно этой идеи. Однако они считали, что нам нужно иметь на корме специальную «башню» с 20- или 40-мм автоматами для защиты подводной лодки от воздушного нападения в случае, если она будет застигнута в самом критическом для нее положении — в момент погружения. Но я не хотел и этого.

Я по-прежнему считал, что лучшим видом защиты подводной лодки от авиации, равно как и от надводных кораблей, является погружение и что подводникам нужен лишь хороший радиолокатор, который вовремя предупреждал бы их о приближении самолетов. Если же перегрузить подводную лодку всевозможными защитными устройствами, то это приведет к сокращению запаса торпед и сделает силуэт лодки более заметным. А такую лодку, значительно ослабленную в боевом отношении, лучше всего держать на приколе.

В то время, о котором идет речь, военно-воздушная мощь Японии достигла наивысшей точки и, по-видимому, уже пошла на убыль. Если мы обошлись без этих громоздких средств защиты в период, когда японская авиация была особенно сильной, то зачем, спрашивается, теперь мы должны отправлять подводные лодки на длительный срок на военно-морские верфи и устанавливать на них устройства, которые вряд ли понадобятся? Все подводные лодки, находившиеся в моем распоряжении, были нужны прежде всего на передовых позициях.

Дело кончилось тем, что адмирал Кинг приказал мне разработать проект многоствольных зенитных установок, приводимых в действие и управляемых из боевой рубки лодки. Мысль была превосходной, но при ее осуществлении мы натолкнулись на большое количество препятствий, которые так и не смогли преодолеть до конца войны.

В первой половине августа в Пирл-Харбор возвратилась подводная лодка «Сори» капитан-лейтенанта Дроппа. Ее перископы имели такой вид, как будто над ними пронесся циклон. В предыдущем походе в Восточно-Китайское море подводная лодка добилась неплохого результата. Она потопила несколько судов противника общим тоннажем в 19936 тонн, в том числе большой танкер. Однако на этот раз ее постигла неудача. Идя в атаку на перископной глубине, Дропп внезапно заметил вынырнувший откуда-то из темноты эскадренный миноносец. Не успел Дропп погрузиться на безопасную глубину, как корабль врезался в перископы лодки. Командир японского миноносца, очевидно, и не подозревал, что наскочил на подводную лодку, потому что глубинных бомб не сбросил, а одной бомбы было

достаточно, чтобы покончить с «Сори».

В этот период произошло так много событий, что я не берусь излагать их в последовательности, соответствующей их значению. Положение явно изменилось к лучшему после того, как повысилась эффективность торпед и возросло доверие к ним. Увеличившееся вследствие этого количество потопленных судов противника привело к такому взлету энтузиазма, какого мне еще не доводилось видеть.

Командир «Уоху» Маш Мортон и командир «Планджер» Бенни Басс добились у меня разрешения совершить еще один рейд в Японское море через пролив Лаперуза, хотя у них еще не было торпед с новым взрывателем. Подводные лодки без труда проникли в Японское море, следуя тем же путем, каким ходили русские суда. Торпеды действовали плохо у обоих, но Басс все же сумел потопить два грузовых судна, которые значатся у меня в сводке за август и сентябрь. У Мортона дело совсем не клеилось, и он, доведенный до отчаяния, вынужден был просить у меня разрешения возвратиться в базу для проверки торпед.

Я, разумеется, разрешил, и он прибыл в рекордно короткий срок — за 11 дней. Мортон рвал и метал. У него было много объектов для атаки, но невзрывающиеся торпеды и бесконечные уходы на глубину могут сломить кого угодно. Мортон поступил мудро, приняв решение возвратиться в базу, чтобы затем вновь отправиться в море, но уже с проверенными торпедами. Он просил только об одном: дать ему комплект новых электрических торпед типа «Мк-18» и поскорее отправить обратно. Командир подводной лодки «Софиш» капитан-лейтенант Сэндз был почти готов к походу и тоже хотел попытать счастья в Японском море с новыми торпедами. В последних числах сентября обе лодки были уже там.

15 августа, после долгой и тщательной подготовки, наши войска захватили остров Кыска, который, как оказалось, был давно покинут японцами. Многие армейцы и моряки не знали, куда глаза девать от этого конфуза. Зато у капитана 2 ранга Джонсона, командовавшего соединением подводных лодок в Датч-Харборе, появилась возможность перебраться на новую базу, место для которой он облюбовал в Пирамид-Коув на острове Атту. Оттуда было значительно легче вести боевые действия в районе Курильских островов и в суровом Охотском море. Ввиду того что главнокомандующий Нимиц приказал не создавать на новом месте такую же крупную базу, как в Датч-Харборе, мы обратились к нему с просьбой передать в наше распоряжение старую плавбазу подводных лодок «Бивер» и получили согласие. В октябре 1943 года на острове Атту появилась передовая база.

Береговые сооружения базы ограничивались несколькими домиками с оборудованием, привезенным с нашей базы на острове Кодьяк.

Примерно в это же время у нас появился радиолокатор, и главнокомандующий Нимиц щедрой рукой выделил в мое распоряжение 12 специалистов, которые должны были обслуживать новую технику и обучать подводников обращению с ней. 14 августа я вышел на подводной лодке «Снук» в море, чтобы ознакомиться с работой радиолокатора, и был восхищен его эффективностью.

Мысль о спасении летчиков, сбитых над морем, с помощью подводных лодок зародилась в августе, во время совещаний, на которых обсуждались вопросы организации учений для подготовки к предстоящей «операции Гальваник» на островах Гилберта. Контр-адмирал Поунол, командовавший в то время авианосными силами США на Тихом океане, готовился нанести удар (главным образом в учебных целях) по острову Маркус, расположенному в 1100 милях к юго-востоку от Токио. Встал вопрос, нельзя ли организовать спасение его летчиков и не дать им попасть в руки противника. Вместе с тем летчики, зная, что их будут спасать, стали бы действовать более уверенно и смело. Обсудив вопрос, мы с Поунолом решили наладить такое взаимодействие.

К острову Маркус можно было послать подводную лодку «Снук», которая находилась у атолла Мидуэй и готовилась к походу в Желтое море. Так и было сделано. И хотя для «Снук» не представилось возможности (японцы были захвачены врасплох и не оказали сопротивления) подобрать хотя бы одного сбитого летчика, именно она положила начало той службе — службе спасения собратьев по оружию, — которую впоследствии несли десятки наших подводных лодок. К 20 сентября — дню, намеченному для налета на острова Гилберта, — подводная лодка «Стилхед» уже находилась в назначенном районе, но и ей не пришлось никого спасать.

Первый успех выпал на долю подводной лодки «Скейт». 6 и 7 октября, когда бомбардировщики и истребители контрадмирала Монтгомери предприняли серию налетов на атолл Уэйк, «Скейт» несла спасательную службу, иногда подходя настолько близко к берегу, что вызывала на себя огонь береговых батарей противника. К несчастью, она была застигнута врасплох японским самолетом, спикировавшим на нее из-за облаков. Во время обстрела подводной лодки старший помощник командира лейтенант Максон получил пулевое ранение в спину. К этому времени «Скейт» подобрала двух летчиков. Получив донесение о

тяжелом состоянии Максона, я обратился к Монтгомери с просьбой послать эскадренный миноносец на рандеву с подводной лодкой, чтобы снять с нее раненного офицера. «Скейт» была сообщена точка рандеву и дано указание следовать на атолл Мидуэй, как только она выполнит свое особое задание, если встреча не состоится. Подводной лодке не удалось встретиться с эскадренным миноносцем, и по окончании воздушных налетов она полным ходом направилась в базу.

В это время контр-адмирал Монтгомери передал мне по радио предположительные координаты девяти летчиков, совершивших вынужденную посадку. Единственное, что я мог сделать, — это вернуть «Скейт» обратно. Такое решение тяжело было принимать, но ничего другого не оставалось. Лейтенант Максон умер на следующее утро, то есть за два дня до того, как подводная лодка прибыла бы на Мидуэй. В течение 9 и 10 октября «Скейт» подобрала у берегов атолла Уэйк еще четырех летчиков морской авиации. Последним был найден капитан-лейтенант Грант, командир авиагруппы.

Грант был абсолютно уверен, что его спасут, а пока развлекался тем, что обдумывал различные варианты начала разговора со своими спасителями. В конце концов он остановился на следующем: «А, доктор Ливингстон, если не ошибаюсь?» Однако все произошло не так, как он предполагал. Когда его заметили, Грант спал на дне своей резиновой шлюпки. Разбуженный окликом с подводной лодки, он так заволновался, что выбросился за борт и поплыл на «Скейт», оставив в шлюпке свои башмаки и вставную челюсть. Когда ему помогли взобраться на борт, он вместо приготовленной фразы выпалил:

— Как у вас, братцы, воды хватает? А то у меня еще полфляги осталось.

Некоторое время спустя его брат коммодор Грант был назначен командиром военно-морской базы на атолле Маджуро, и там же, на острове Мюрна, мы разбили лагерь для отдыха подводников. Коммодор Грант считал, что подводникам нельзя отказывать ни в чем. Такое же мнение существовало и на авианосце «Лексингтон». На «Скейт», подобравшей нескольких летчиков с этого авианосца, была получена следующая радиограмма: «Просите — и вы получите с «Лексингтона» все, что захотите. Если эту вещь невозможно будет унести целиком, мы разрежем ее на куски». С этого времени ни одна сколько-нибудь значительная операция авианосных сил не проводилась без участия подводных лодок спасательной службы.

В эти же дни, а именно 9 и 10 октября, подводной лодке «Паффер», отправившейся в боевой поход из Фримантла под

командованием капитан-лейтенанта Дженсена, пришлось выдержать жесточайшие атаки глубинными бомбами в Макассарском проливе.

Утром 9 октября в 05.25 подводная лодка погрузилась на перископную глубину и начала патрулирование в узкой северной части пролива. Через некоторое время показалось большое торговое судно в сопровождении эскадренного миноносца типа «Тадори». Дженсен выстрелил двумя торпедами, которые попали в цель, но не потопили судно. «Паффер» развернулась и дала залп двумя торпедами из кормовых торпедных аппаратов. Одна из них взорвалась преждевременно, а вторая либо прошла мимо, либо не взорвалась.

В это время подводную лодку атаковал эскадренный миноносец. Дженсен решил прекратить атаку до более благоприятного момента. Он не стал погружаться на большую глубину, и это была ошибка, потому что шесть глубинных бомб, сброшенных кораблем, разорвались прямо над лодкой. В результате обе крышки рубочного люка сильно сместились, и прежде чем их удалось водворить на место, в лодку проникло много воды. От взрыва глубинных бомб самопроизвольно открылось несколько забортных клапанов и были выбиты прокладки. Сильно пострадали также стеклянная и пробковая изоляции.

Подводная лодка «Паффер» погрузилась на большую глубину. Но, видимо, масляный след или воздушные пузыри на поверхности воды демаскировали подводную лодку, потому что эскадренный миноносец следовал буквально по пятам. В 18.20 к нему присоединился еще один эскортный корабль. Личный состав «Паффер», которая приняла много воды и получила дифферент на корму, из последних сил старался удерживать лодку на нужной глубине. К счастью, все глубинные бомбы взрывались довольно высоко, хотя иногда и отбрасывали лодку на опасную глубину. Последняя серия была сброшена в 01.15 10 октября, но корабли противника, израсходовавшие, по-видимому, все глубинные бомбы, продолжали совершать «холостые заходы» вплоть до 12.25 и только после этого отошли, очевидно, рассчитывая на то, что подводная лодка всплывет или по крайней мере поднимет перископ.

Дженсен решил не рисковать и хорошо сделал, потому что не успела подводная лодка всплыть с наступлением темноты, как сразу же обнаружила радиолокатором небольшую цель — вероятно, эскортный корабль, дожидавшийся ее появления. Но Дженсену нужна была только небольшая передышка, чтобы подзарядить аккумуляторную батарею и починить трубопровод.

Поэтому он обошел эскортный корабль и остановился между ним и берегом, чтобы затруднить обнаружение подводной лодки радиолокатором. Эта атака «Паффер» эскортными кораблями, продолжавшаяся 31 час, была самой упорной из всех атак, о которых нам известно.

Теперь, когда мы имели достаточное количество подводных лодок для действий на основных маршрутах торгового судоходства, перед нами встал следующий по порядку вопрос — вопрос о «волчьих стаях». Относительно большое число судов в конвоях противника, их охранение и оборонительная тактика были теперь таковы, что одной подводной лодке не хватало торпед, чтобы разделаться со всеми судами, даже если бы они следовали близко друг от друга, чего на практике никогда не бывало. При первом же взрыве торпеды суда конвоя, имевшие хорошо обученные команды, расходились в разные стороны, и подводной лодке приходилось на большой скорости бесконечно долго гоняться за ними, чтобы добиться более или менее приличного результата. Но группа из трех — четырех подводных лодок, оснащенных радиолокационной аппаратурой и прошедших обучение в «Конвойном колледже» Бейба Брауна, могла справиться с задачей уничтожения такого конвоя.

Японские конвои по своим размерам даже и не приближались к нашим гигантским конвоям в Атлантике, в которые объединялось по 80 и более судов. Конвои противника, попадавшиеся нашим подводным лодкам, насчитывали иногда 15, но обычно имели не более 6–8 судов. Поэтому нам не нужны были и громадные «волчьи стаи» по 15–20 лодок, которые применялись немцами. Кроме того, по моему мнению, такие стаи слишком неповоротливы, в особенности если ими управлять с берега, как это пыталось делать германское командование. Сосредоточение такого большого количества подводных лодок в одном месте было на руку кораблям и самолетам нашей противолодочной обороны и приводило к ужасающим потерям в подводных силах адмирала Деница.

Здесь стоит привести выдержку из письма адмирала Эдвардса, который писал мне в августе 1943 года: «Волчьи стаи неплохи против овец, но когда они наталкиваются на хорошо организованную оборону, то становятся беспомощными. Прошлой зимой Ваш старый приятель Дениц растерял большую часть своего выводка, действуя именно таким образом в условиях, явно неблагоприятных для него, о чем ему следовало бы знать». Дениц и в дальнейшем продолжал нести потери из-за этой тактики, а также потому, что не запрещал подводным лодкам вести бои с нашими самолетами. Я был против всех этих методов.

Беда адмирала Деница заключалась еще и в том, что его подводные силы невероятно быстро росли и так же быстро таяли в боях. Это отрицательно сказывалось на боевой подготовке личного состава подводных лодок, а также физическом состоянии немецких подводников, которые даже не успевали как следует отдохнуть в промежутках между походами.

Мы не собирались также прибегать к немецкой практике управления «волчьими стаями» с берега и ограничивались ролью поставщиков подводным лодкам свежей информации о передвижении судов противника. «Волчьими стаями» у нас иногда командовали командиры дивизионов, которые стремились заработать себе боевую славу любой ценой и, кроме того, хотели немного отдохнуть от изнурительной каждодневной работы по обучению личного состава в базах подводных лодок. Как правило, однако, командовать стаей назначался перед самым выходом на боевое задание старший из командиров подводных лодок. Я надеялся, что командиры «волчьих стай» сумеют применить в бою методы, усвоенные в «Конвойном колледже», и они не ударили в грязь лицом.

Еще в апреле 1943 года я говорил, что ключом к решению проблемы «волчьих стай» является связь. После того как связь была более или менее налажена, нам недоставало только подводных лодок. Теперь мы имели их в достаточном количестве, чтобы приступить к решительным действиям. Наши «волчьи стаи» не упускали случая «атаковать» в учебных целях свои конвои, направлявшиеся в Пирл-Харбор. «Атаки» производились к востоку от острова Оаху, потому что в районе к западу от него нередко появлялись перископы подводных лодок противника, заходивших иногда и в районы учений. Бывали случаи, когда эскадренный миноносец, выполнявший роль цели для нескольких, скажем, трех подводных лодок, вдруг начинал слышать работу четырех. Тогда нашим подводным лодкам отдавался приказ всплыть, и непрошенного гостя начинали забрасывать глубинными бомбами.

Почему подводные лодки противника (а это были, несомненно, они) не торпедировали ни одного нашего корабля, так и осталось для меня загадкой. Это была глупейшая ошибка с их стороны. Очевидно, их посылали для наблюдения за передвижениями наших кораблей в районе Пирл-Харбора, и они только этим и занимались, потому что за все время войны, не считая первых месяцев, ни один наш корабль не подвергся нападению в районе Пирл-Харбора или атолла Мидуэй.

Первая «волчья стая» вышла из Пирл-Харбора под командованием капитана 2 ранга Момсена. Он сам подготовил эту стаю и хотел проверить эффективность своих методов,

которые представляли собой не что иное, как старые довоенные правила выхода в атаку на учебную цель. Но как далеки от жизни были эти правила! В боевых условиях все было по-иному. Получив боевой приказ, Момсен на «Сероу» совместно с «Шэд» и «Грейбэк» отправился на боевое патрулирование в Восточно-Китайское и Желтое моря, где, по имевшимся у нас данным, попадались большие конвои. «Грейбэк» удалось потопить два судна общим тоннажем в 14500 тонн, а остальные ничем похвастаться не могли. По возвращении в базу Момсен доложил, что подводными лодками его стаи потоплено пять и повреждено семь судов. Однако в списках объединенного комитета по учету потерь в числе потопленных значатся лишь два судна. Следовательно, общий итог составили два потопленных и десять поврежденных судов. Связь по-прежнему оставляла желать лучшего, и мы занялись упрощением документации скрытой радиосвязи.

Неоднократные донесения от подводных лодок, выполнявших боевые задания, свидетельствовали о том, что с нашей новой электрической торпедой типа «Мк-18» не все благополучно. Ее «детские болезни» еще давали о себе знать. Кроме того, по скорости она нисколько не отличалась от старых торпед типа «Мк-5», которыми я сам стрелял еще в 1928 году. При такой малой скорости исходные данные торпедной стрельбы должны быть абсолютно точными. Наши командиры подводных лодок привыкли иметь дело с быстроходными торпедами типа «Мк-14», допускавшими некоторые погрешности при расчетах, и считали этот недостаток электрической торпеды почти непростительным. Были случаи, когда торпеды шли самым невероятным зигзагообразным курсом и подводная лодка сама подвергалась опасности. Нередко через горловину аккумуляторного отделения торпеды проникала вода, а зарядка батарей, заливка электролита и вентилирование торпед требовали титанических усилий. Помимо всего прочего, прибор управления торпедной стрельбой не был рассчитан на малую скорость торпеды типа «Мк-18», и данные для атаки приходилось рассчитывать по таблицам.

Не удивительно, что электрические торпеды медленно завоевывали права гражданства. Тем не менее мы были преисполнены решимости сломить сопротивление этой «массы сырого материала», как в свое время сломили сопротивление взрывателя типа «Мк-6», и в конце концов мы победили — в основном благодаря собственным усилиям.

Приезд в Пирл-Харбор представителей верховного командования и множества важных лиц, в том числе четырех американских сенаторов, задержал мою очередную поездку на атолл Мидуэй. От подводной лодки «Снук» было получено

донесение, что она прибывает на Мидуэй приблизительно 3 октября, имея на борту несколько раненых артиллерийским огнем противника. Одно время представители старой школы подводников ругали нас за использование подводными лодками артиллерии. Эти люди утверждали, что наличие орудия толкает подводную лодку на неоправданный риск. Возможно, это было и так, но наши торпеды действовали плохо, и поэтому артиллерия была единственным средством уничтожения многочисленных сторожевых кораблей, которые несли дозорную службу в 600 милях от берегов собственно Японии.

Момент казался мне наиболее подходящим для того, чтобы встретить «Снук» сразу же по прибытии ее на Мидуэй и из уст самого командира выслушать рассказ об артиллерийском бое. Поэтому я сел в самолет, регулярно совершавший два рейса в неделю в этом направлении, и полетел мимо высоких скал Кауай, над островом Ниихау и рифами Френч-Фригейт.

«Снук» лихо подошла к пирсу, и ее командир Трибел пригласил нас в кают-компанию. Там он достал вахтенный журнал, и мы быстро просмотрели его за чашкой кофе. Как я и предполагал, «Снук» вела артиллерийский бой с вооруженным траулером, который она остановила, попав 76-мм снарядом в машинное отделение. Потопить траулер с помощью небольшого орудия было делом нелегким, тем более что в любой момент могли появиться самолеты противника. Подавив ответный огонь, Трибел пошел на сближение, чтобы точнее бить по ватерлинии траулера. В это время какой-то японец, прикинувшийся убитым, дал очередь из автомата. Он был тотчас же сражен, но успел ранить четырех членов экипажа лодки. Я считал, что мы получили хороший урок за сравнительно низкую цену.

На следующий день «Снук» выходила в Пирл-Харбор, и я решил возвращаться на ней, а не на самолете. Переход прошел без приключений. По подсчетам командира, за минувший поход ему удалось потопить или повредить несколько судов противника общим тоннажем в 25000 тонн. Неплохой результат!

Когда мы подходили к пирсу базы подводных лодок в Пирл-Харборе, оркестр заиграл государственный гимн, как это принято в таких случаях, а затем трижды раздалась барабанная дробь и трижды прозвучали фанфары — почести, отдаваемые вице-адмиралу. Такую встречу я посчитал ошибкой, за которую придется краснеть капельмейстеру и моему адъютанту. Я спустился с мостика и увидел Бейба Брауна, Саншайна Марри, Суида Момсена, Дика Воуга и других офицеров моего штаба, которые встретили меня улыбками и поздравлениями. Бейб Браун вручил мне депешу, в которой говорилось, что приказом

президента я назначен командующим подводными силами Тихоокеанского флота в чине вице-адмирала. Это звание мне присваивалось временно и теряло силу при переходе на другую должность.

Однако в глубине души я считал, что штабные офицеры сыграли со мной шутку — ничуть не хуже тех, которые нередко я сам проделывал над ними. В свою необыкновенную удачу я по-настоящему поверил только после того, как прибыл в бомбоубежище и обнаружил на своем столе поздравительную телеграмму адмирала Нимица. Я прекрасно понимал, что мое повышение является просто средством выражения благодарности всем подводным силам за их замечательные успехи. Не было никакой необходимости иметь вице-адмирала в подводных силах, как я уже дважды заявлял в переписке с Вашингтоном. Необходимости, пожалуй, не было, но все-таки чертовски приятно быть вице-адмиралом!

Глава 8

Война в центральной части Тихого океана вступала в новую фазу. Начиналась борьба за острова. В октябре нашей основной задачей была разработка «операции Гальваник» по захвату атоллов Тарава и Макин в архипелаге Гилберта. Операция должна была начаться 20 ноября. Командование военно-морскими силами в центральной части Тихого океана поручалось вице-адмиралу Раймонду А. Спрюэнсу, командование амфибийными силами принял контр-адмирал Ричмонд Келли Тернер, переведенный из южной части Тихого океана, а командование десантом возлагалось на генерал-майора Холланда М. Смита.

Подводные лодки должны были принять активное участие в подготовке операций задолго до высадки десанта. В их задачу входило проведение фоторазведки побережья острова Бетио. Этот остров, входящий в группу островов атолла Тарава, был главным объектом операции. Подводные лодки должны были также собрать сведения о течениях, приливах и отливах в этом районе и высадить отряд морской пехоты в составе четырех офицеров и 74 солдат на атолл Абемама, расположенный примерно в 90 милях к югу от атолла Тарава.

Проведение фоторазведки было поручено подводной лодке «Наутилус». Обсудив с Келли Тернером, Холландом Смитом и начальником штаба Спрюэнса Карпом Муром все детали предстоящей операции, мы в первой половине октября проводили «Наутилус» в море. В то время фотокамеры для перископных съемок были большой редкостью. К счастью, у старшего помощника командира «Наутилус» была собственная «Лейка», которая с успехом заменила перископную камеру. У нас это был первый случай панорамной съемки плацдарма высадки. В дальнейшем такая съемка предшествовала каждой высадке и стала привычным делом.

Закончив съемки, «Наутилус» доставила выходившего на ней специалиста-фотографа на остров Джонстон. Оттуда он самолетом был переправлен в Пирл-Харбор, где и передал пленку в фотоотдел штаба главнокомандующего Нимица. Один или два специалиста этого отдела неизменно выходили на наших подводных лодках в море для проведения фоторазведки. Результаты их работы иногда были просто поразительными. Так, например, на одной из фотографий побережья острова Иводзима был запечатлен японский пулеметный расчет, занятый отрывкой окопа. Снимок вышел настолько отчетливым, что мог бы занять место в семейных альбомах сфотографированных солдат.

Покинув остров Джонстон, «Наутилус» взяла курс на Пирл-Харбор. Там ей предстояло принять на борт отряд морской пехоты и идти в район атолла Тарава, где уже 9 ноября она должна была занять позицию для несения спасательной службы.

Горькие уроки потерь на море не прошли для японцев даром. Постепенно они научились отвечать ударом на удар. Печальное известие было получено от командования 7-го флота. Подводная лодка «Сискоу» не вернулась в назначенное время в базу. Предполагалось, что она погибла во время патрулирования в Южно-Китайском море. Судя по послевоенным данным, можно почти с полной уверенностью заключить, что 9 ноября она подверглась в море Сулу атаке самолетов и кораблей противника и была потоплена. В это же время командование подводными силами в северной части Тихого океана подтвердило сообщение японцев о потоплении ими подводной лодки «S-44» и захвате двух пленных с нее.

Потери подводных лодок в Атлантическом океане и в районе Панамы были незначительными. В январе 1942 года в результате столкновения с дозорным кораблем затонула подводная лодка «S-26». Из ее экипажа спаслось только три человека. В районе острова Ки-Уэст при выполнении боевого задания погибла подводная лодка «R-12». На этот раз спаслось пять человек. Не удивительно, что после этих известий большим потрясением для нас явилось сообщение о гибели в Карибском море примерно 12 октября подводной лодки «Дорадо». Было ли это делом рук немцев? «Дорадо» только что сошла со стапелей и направлялась в Пирл-Харбор. Она оставила Нью-Лондон 6 октября и до Панамы так и не дошла. У нас были серьезные подозрения, что «Дорадо» погибла от глубинных бомб одного из наших патрульных самолетов, базировавшихся на Гуантанамо. Как позднее стало известно, этот самолет вечером 12 октября сбросил три глубинные бомбы на неопознанную подводную лодку.

Проведенное по этому делу следствие не дало результатов. Но для подобных подозрений имелись основания. На Тихом океане было очень много случаев атак своими самолетами своих же подводных лодок. Летчики нередко попросту игнорировали инструкции, в которых указывались маршруты наших подводных лодок. В случае же с «Дорадо» летчикам были даны неверные указания относительно границ зоны, запретной для атак подводных лодок. Подобные печальные инциденты говорили о необходимости повышения ответственности летчиков и введения надежной системы опознавания.

С целью предотвращения подобных случаев, а также ввиду того, что японцы значительно улучшили противолодочную

оборону, мы удвоили усилия, направленные на обеспечение безопасности подводных лодок. Одним из достижений этого периода была разработка новой специальной окраски наших подводных лодок. До этого все подводные лодки окрашивались в черный цвет, который, как показывали многочисленные опыты, наиболее надежно скрывал подводные лодки, находящиеся в подводном положении, от самолетов противника. Однако теперь основную опасность представляли не самолеты, а корабли охранения вражеских конвоев. Мы убедились, что при ночных атаках корабли противника обнаруживали наши подводные лодки на значительном расстоянии, так как при лунном свете или даже при свете звезд они выделялись отчетливым черным пятном на поверхности моря.

Управление кораблестроения и ремонта командировало к нам известного художника капитан-лейтенанта запаса Дейтона Брауна. Совместно с ним мы начали экспериментировать, стремясь с помощью окраски ослабить резкие очертания силуэтов подводных лодок. Браун и офицер моего штаба Джо Грэнфелл провели не одну ночь в море с нашими «волчьими стаями». В результате этих опытов было установлено, что лучшей маскировочной окраской для вертикальных поверхностей подводной лодки является светло-серый цвет при плавании под тропиками и серый — при плавании в районах севернее тропиков. Горизонтальные поверхности подводной лодки было решено оставить окрашенными в черный цвет. Подводные лодки, имевшие такую окраску, даже в лунную ночь становились невидимыми для кораблей противника уже на расстоянии 900 метров. Бывали случаи, когда лодки подходили к эскадренным миноносцам противника на дистанцию 550 метров и оставались необнаруженными.

Подошло 27 октября, и я стал серьезно опасаться, что список наших потерь за месяц может пополниться. Подводная лодка «Уоху» капитан-лейтенанта Мортона, которая должна была сообщить о себе в ночь на 26 октября, все еще не подавала признаков жизни. Это молчание длилось с 13 сентября, когда «Уоху» оставила Мидуэй. Нам было известно лишь одно сообщение японского радио о том, что 5 октября у западного побережья острова Хонсю недалеко от Цусимского пролива американская подводная лодка атаковала пароход, который затонул в течение нескольких секунд вместе с пассажирами общей численностью 544 человека. В то время в Японском море действовала лишь «Уоху», так что потопление судна — скорее всего ее заслуга.

Проходили дни, а «Уоху» все не давала о себе знать. В

последний раз, когда японцы сообщили о своей новой потере, они одновременно заявили, что нападавшая подводная лодка была потоплена. Речь шла о нашей подводной лодке «Снук». Однако «Снук» благополучно вернулась в базу, разоблачив фальшивку статистического управления японского флота, если подобное управление существовало. Что касается «Уоху», то в отношении ее японцы не делали подобного заявления. У меня имелось разрешение адмирала Нимица задерживать в случае сомнения сведения о наших потерях на срок до недели. Но наступило время, когда мне пришлось внести «Уоху» в список «не вернувшихся, возможно, погибших» кораблей.

По сведениям объединенного комитета армии и флота по учету потерь, «Уоху» во время своего последнего патрулирования потопила в Японском море четыре судна противника. Таким образом, ее боевой счет составил 20 судов противника общим тоннажем 60038 тонн. Судя по послевоенным данным, можно предположить, что 11 октября 1943 года «Уоху» подверглась в проливе Лаперуза нападению самолета противника и была потоплена противолодочными бомбами.

С помрачневшим лицом выслушал весть о гибели «Уоху» капитан 2 ранга Фредди Уорнер. 30 октября с мыслью о мщении он отправился в район Марианских островов во главе «волчьей стаи» в составе «Хардер», «Поджи» и «Снук».

Наш октябрьский счет оказался очень неплохим. За этот месяц наши подводные лодки потопили 26 торговых судов противника. Всего в октябре, по сведениям объединенного комитета по учету потерь, было потоплено 39 торговых судов противника общим тоннажем в 158093 тонны. Наибольшая добыча приходилась на долю «Уоху» (четыре судна, потопленных в Японском море), «Салверсайдз» (четыре судна, потопленных южнее Каролинских островов) и «Рэшер» (три судна, отправленных на дно в море Банда). Подводная лодка «Гёрнард» потопила два крупных судна противника северо-западнее острова Лусон. В своем боевом донесении командир этой лодки сообщил, между прочим, о таком интересном эпизоде. Одна из выпущенных подводной лодкой торпед, попав в цель, которой был большой японский транспорт, не взорвалась. Наблюдая в перископ за японцами и посылая проклятья незадачливой торпеде, командир лодки обратил внимание на действия одного из японских кораблей охранения, который, по всей видимости, считал, что бомбит вражескую подводную лодку. Из трех сброшенных им глубинных бомб не взорвалась ни одна. Это несколько успокоило командира «Гёрнард» после его собственной неудачи. Два судна противника потопила в Южно-Китайском море подводная лодка

«Боунфиш». Одним из них был транспорт тоннажем в 10000 тонн.

Наш усовершенствованный взрыватель типа «Мк-6», модель 4, действовал безотказно. Первые же четыре подводные лодки, получившие торпеды с этим взрывателем, донесли, что число попаданий превысило 50 процентов и что все попавшие в цель торпеды взорвались. Командир подводной лодки «Хэддок» Дэвенпорт донес о четырех попаданиях при угле встречи 90 градусов. В результате были потоплены два судна противника. Командир подводной лодки «Триггер» Дорни восемью торпедами потопил три судна, а Каттер, командир «Сихорс», семью торпедами при угле встречи, приблизительно равном 90 градусам, потопил три японских судна. Мы явно делали успехи.

По-другому обстояло дело с электрической торпедой типа «Мк-18». Она доводила нас до исступления, но мы не сдавались. Мы верили, что в конце концов справимся с ней. А пока нам пришлось прекратить выдачу этих торпед подводным лодкам, уходящим на боевое задание. Тем не менее большое преимущество электрических торпед, даже при их несовершенстве, становилось все очевиднее. По свидетельству командира «Тиноса», эскортный корабль противника сбросил глубинные бомбы в 8 кабельтовых от подводной лодки, не сумев обнаружить ее, так как электрические торпеды, которыми «Тиноса» атаковала конвой противника, не оставляли предательских следов на поверхности. Другую приятную новость сообщил нам капитан 2 ранга Горри, прикомандированный к нам артиллерийским управлением для оказания помощи в работе по усовершенствованию электрических торпед. По его словам, при управлении была создана группа из видных ученых, занявшихся разработкой надежного магнитного взрывателя.

В первой половине ноября наши подводные лодки начали занимать позиции, отведенные им по плану операции Тарава — Макин. Разработка всех планов была закончена. Соединения надводных кораблей уже стягивались в назначенные районы. Четыре подводные лодки должны были вести наблюдение за противником на подходах к Труку, который обычно служил местом сосредоточения значительных сил японского флота. Если корабли противника, которые окажутся в Труке, выйдут на помощь гарнизонам атоллов Тарава и Макин, подводные лодки должны будут сначала донести об их передвижении и только потом, если представится возможность, атаковать. Мы считали, что по сравнению с уроном, который могла нанести противнику подводная лодка, предупреждение командования военно-морскими силами в центральной части Тихого океана о действиях противника является гораздо более важным. Наш 5-й флот

располагал значительными силами, и его командующий адмирал Спрюэнс, как и адмирал Нимиц, надеялся, что японский флот попытается атаковать его. Это дало бы нам прекрасную возможность навязать противнику решающее морское сражение.

Подводная лодка «Планджер» должна была нести спасательную службу в районе атолла Мили, расположенного в восточной части Маршалловых островов, где высадке десанта должны были предшествовать удары авианосной авиации… В районе атолла Тарава такая же задача была возложена на подводную лодку «Наутилус». Между островами Трук и атоллом Тарава были развернуты еще три подводные лодки, которые в случае появления японских кораблей должны были составить «волчью стаю» и помешать продвижению противника. Если понадобится, к этой стае должна была присоединиться четвертая подводная лодка. В «волчью стаю» входили «Скалпин», «Сирейвн» и «Эпогон». Командиром стаи был назначен капитан 2 ранга Джон Кромвел, а его флагманским кораблем — подводная лодка «Скалпин».

5 ноября перед выходом из Пирл-Харбора Кромвел зашел ко мне, чтобы попрощаться и получить последние указания. Капитан 3 ранга Дик Воуг, начальник оперативного отдела моего штаба, и я нарисовали ему общую картину предстоящего наступления в районе островов Гилберта. Кромвел должен был ясно представлять себе обстановку и знать, где он может ожидать встречи с нашими кораблями в случае неожиданного изменения диспозиции сил, участвующих в операции. В заключение я предупредил его, что он не должен ни с кем делиться сообщенной ему информацией. Эта мера предосторожности уменьшала возможность раскрытия противником наших замыслов в случае гибели подводной лодки и пленения всего или части ее экипажа. Предстоящая операция должна была стать боевым крещением Джона, и он был в приподнятом настроении. Мы пожелали ему в последний раз «удачи и доброй охоты». Через несколько минут «Скалпин» ушла в море.

Дни, предшествовавшие высадке десанта на Тарава и Макин, мы провели в страшном напряжении. Начиналась наша первая крупная операция в центральной части Тихого океана. В огне предстоящего сражения мы должны были выработать тактику и стратегию будущего наступления на Тихом океане. Мы обязаны были добиться успеха. Но все ли сделано, чтобы с честью выполнить возложенную на нас задачу? Достаточно ли хорошо продумали мы вопросы взаимодействия подводных лодок с надводными силами и авиацией? Дик Воуг и я вновь и вновь изучали директивы главнокомандующего Нимица и наши

собственные боевые приказы. Но как ни старались, мы не обнаружили в них ни одной ошибки. Беда пришла оттуда, откуда ее не ждали. В ночь с 19 на 20 ноября подводная лодка «Наутилус» была обстреляна одним из соединений наших кораблей, следовавших к острову Бетио (в южной части атолла Тарава) для проведения артиллерийской подготовки перед высадкой десанта. Обстрел причинил «Наутилус» тяжелые повреждения, а ведь подводная лодка должна была нести спасательную службу в районе атолла Тарава. Кроме того, на ее борту находилось 78 солдат морской пехоты, которые должны были захватить атолл Абемама.

Командир подводной лодки донес, что, покинув район спасательных действий и направляясь в другой назначенный ему район, он встретил соединение надводных кораблей, которые открыли огонь с дистанции 30 кабельтовых. Один снаряд, к счастью, не взорвавшийся, попал в «Наутилус» прежде, чем она успела погрузиться. Снаряд разбил главный воздухопровод и пробил ограждение боевой рубки.

Какому же из наших соединений могла повстречаться «Наутилус»? Дело прояснилось, когда эскадренный миноносец «Ринголд» донес о потоплении вражеского сторожевого корабля, а легкий крейсер «Сан Хуан» — о том, что принял участие в уничтожении этого корабля, выпустив по нему 76-152-мм снарядов. Чтобы избежать такого столкновения, «Наутилус» следовала, строго придерживаясь назначенного ей курса. Но, несмотря на эту предосторожность, надводные корабли приняли ее за японский сторожевой катер и обстреляли, руководствуясь, видимо, правилом «бей, потом разберемся». И это произошло, невзирая на приказ атаковать подводные лодки только в том случае, если они нападут первыми.

Несмотря на полученные повреждения, «Наутилус» продолжала выполнять боевое задание и точно в срок высадила морских пехотинцев на атолле Абемама. Во время высадки «Наутилус» оказала десантникам артиллерийскую поддержку огнем своего 152-мм орудия. Личный состав гарнизона атолла был частично уничтожен, а некоторые японцы покончили с собой, совершив тут же в окопах харакири.

Неудача постигла и подводную лодку «Планджер», несшую спасательную службу в районе атолла Мили в восточной части Маршалловых островов, где японцы сосредоточили значительные военно-воздушные силы. Ей, правда, удалось спасти одного летчика, но при этом пострадали старший помощник командира и пять матросов. Все они получили пулевые ранения, когда подводная лодка была неожиданно атакована появившимся из-за

облака истребителем противника. К счастью, эти люди остались живы.

В ночь на 29 ноября капитану 2 ранга Кромвелу, командиру нашей «волчьей стаи» в районе Маршалловых островов, был передан приказ собрать стаю и заняться патрулированием района, находящегося северо-западнее от его прежнего местонахождения. Но подводная лодка «Скалпин», на которой Кромвел вышел из Пирл-Харбора, хранила молчание. По истечении 40 часов приказ собрать стаю был переадресован другой подводной лодке. «Скалпин» были направлены другие указания. Несмотря на их неоднократное повторение, «Скалпин» не отвечала. Об обстоятельствах ее гибели мы узнали только в конце войны, когда из японских лагерей для военнопленных были освобождены лейтенант Браун и 20 матросов из состава экипажа этой подводной лодки.

В ночь на 19 ноября «Скалпин» обнаружила радиолокатором быстро идущий конвой противника. Подводная лодка полным ходом бросилась вдогонку. На рассвете, погрузившись, она начала сближение для выхода в атаку. Но когда подводная лодка легла на боевой курс, она была обнаружена кораблем охранения, который, резко свернув в ее сторону, заставил лодку уйти на глубину. На «Скалпин» не было сброшено ни одной глубинной бомбы. Примерно через час она всплыла, чтобы начать новую атаку. Однако ей вновь пришлось срочно погрузиться, так как она оказалась всего в 30 кабельтовых от эскадренного миноносца, следовавшего в хвосте конвоя. На этот раз на нее обрушилась лавина глубинных бомб.

Первая серия бомб не причинила большого вреда. Инженер-механик лейтенант Браун, как мы уже упоминали, единственный из офицеров, переживший гибель «Скалпин», был направлен командиром для обследования подводной лодки. Обойдя отсеки, Браун повреждений не обнаружил. К этому времени «Скалпин» удалось оторваться от противника. Но прежде чем Браун успел вернуться в центральный пост, офицер, стоявший у приборов погружения и всплытия, сделал неудачную попытку всплыть под перископ. Не имея возможности руководствоваться показаниями глубиномера, стрелка которого замерла на делении 38 метров, офицер не рассчитал и заставил лодку показаться из воды. Она тотчас же была обнаружена, и атаки возобновились.

Около полудня 19 ноября серия из 18 глубинных бомб, разорвавшихся в непосредственной близости от подводной лодки, которая к этому времени успела уже погрузиться на значительную глубину, лишила ее управления. Прочный корпус получил вмятины, появилась течь. Были повреждены

горизонтальные и вертикальный рули. Дифферентовка подводной лодки была нарушена. Командир «Скалпин» капитан-лейтенант Коннуэй принял решение всплыть и принять бой в надводном положении. На подобную меру он мог решиться только ввиду отчаянного положения подводной лодки. «Скалпин» всплыла, и артиллерийский расчет занял свое место. Во время боя Коннуэй и старший артиллерист находились на мостике, а старший помощник командира — в рубке. Один из снарядов эскадренного миноносца пробил главный воздухопровод. Еще один или два снаряда попали в рубку. Этими снарядами были убиты командир подводной лодки, старший помощник, старший артиллерист и несколько матросов.

После их гибели командование подводной лодкой принял лейтенант Браун. Он решил затопить ее. Была отдана команда «всем оставить корабль». После того как приказ был повторен несколько раз, кингстоны были открыты, и подводная лодка, как при срочном погружении, быстро исчезла под водой.

Вместе с подводной лодкой погибли 12 человек, в том числе капитан 2 ранга Кромвел и еще один офицер.

Сорок два человека из экипажа «Скалпин» были захвачены в плен японским эскадренным миноносцем. Один из них, тяжело раненный, был немедленно выброшен за борт. Другому раненому удалось спастись от подобной участи только благодаря тому, что, вырвавшись из рук японцев, он затерялся среди других пленных. Оставшиеся в живых 38 матросов и 3 офицера были доставлены в Трук. Там их в течение десяти дней допрашивали, а затем разбили на две группы и разместили на авианосцах для отправки в Японию. На пути в Японию один из этих авианосцев, «Тюё», на борту которого находился 21 американский моряк, 4 декабря 1943 года был атакован подводной лодкой «Сейлфиш» и затонул. Только один человек из числа находившихся на его борту американских моряков был спасен. Этот удивительно нелепый случай был исполнен особого трагизма. В свое время именно «Скалпин» пришла на помощь «Сейлфиш» (именовавшейся тогда «Скволес»), когда в 1939 году та затонула около Портсмута (штат Нью-Гэмпшир).

В ходе боевых действий в районе островов Гилберта погибла еще одна подводная лодка. Это была «Корвина». 4 ноября она оставила Пирл-Харбор и пошла на выполнение первого боевого задания. В ее задачу входило патрулирование в районе Южного пролива (южнее Трука, один из четырех проходов к нему) с целью своевременного обнаружения сил противника, если он попытается выйти из Трука этим проливом. Закончив патрулирование в этом районе, «Корвина» должна была уйти в

Брисбен и присоединиться там к соединению коммодора Файфа. Судя по японским данным, «Корвина» погибла 16 ноября. В донесении японской подводной лодки указывалось, что, обнаружив юго-западнее Трука всплывшую американскую подводную лодку, она выпустила в нее три торпеды. Две из них попали в цель, вызвав «взрыв огромной силы».

Руководя действиями подводных сил в центральной части Тихого океана, где началась операция в районе островов Гилберта, я одновременно занимался и другими вопросами. Часть времени мне пришлось посвятить организации отдельного учебного командования. Боевая подготовка экипажей новых подводных лодок и переподготовка личного состава лодок-ветеранов находились в руках командира 4-го соединения подводных лодок капитана 2 ранга Джона Брауна, который был назначен начальником отдела боевой подготовки. 4-е и 2-е соединения подводных лодок (последним командовал капитан 2 ранга Момсен) не имели своих плавучих баз и базировались на базу подводных лодок в Пирл-Харборе. Ввиду того что командиры этих соединений почти непрерывно находились здесь, было логичным поручить им боевую подготовку подводников. Момсен был назначен заместителем Брауна, а все командиры дивизионов выполняли определенную работу в этой области под руководством начальника отдела боевой подготовки. Тем не менее наличие двух соединений подводных лодок на одной базе представляло определенные неудобства. Поэтому мне хотелось организовать отдельное учебное командование во главе с Брауном, а 2-е и 4-е соединения слить в одно и во главе его поставить Момсена. Это мероприятие сократило бы количество штабных офицеров и высвободило бы нам целый ряд командиров. Мой план был одобрен главнокомандующим и проведен в жизнь.

В связи с вопросом об организации боевой подготовки всплыл вопрос о взаимоотношениях между нами и школой подводного плавания в Нью-Лондоне, а также подводными силами Атлантического флота. Подводными силами в Атлантике командовал контр-адмирал Добин. Командиром базы подводных лодок, где с 1916 года размещалась школа подводного плавания, был капитан 2 ранга Кутс. В мирное время офицеры и матросы проходили там довольно длительный курс обучения, знакомясь с торпедами, аккумуляторным хозяйством, дизелями и несением службы на подводных лодках. Элементарные практические навыки приобретались на подводных лодках старой постройки, дивизион которых базировался там с этой целью. Теперь же, когда страна находилась в состоянии войны и число подводных лодок увеличивалось ежемесячно на пять-десять единиц, период

обучения в силу необходимости был сокращен до трех месяцев для офицеров и до одного — для матросов. Все обучавшиеся проходили курс по овладению приемами выхода из затонувшей подводной лодки. Для этой цели использовался водолазный кессон, погружавшийся на глубину 30 метров. Новобранцы подвергались тщательному медицинскому отбору. Будущие подводники должны были иметь развитое ночное зрение, не бояться длительного пребывания в закрытых помещениях и хорошо приспосабливаться к жизни в тесных отсеках подводной лодки. Обучающихся знакомили с некоторыми видами устанавливавшегося тогда на подводных лодках нового вооружения. В этой же базе находилась и школа по подготовке командиров подводных лодок. В ней офицеры-подводники, звание которых позволяло назначить их в ближайшем будущем на должность командира лодки, обучались опытными боевыми офицерами искусству атаки и уклонения от эскортных кораблей противника. Обучение проводилось в условиях, максимально приближенных к боевым.

Школа, естественно, росла как на дрожжах, и моряки-ветераны терялись в ней среди массы новичков. Поэтому мы должны были посылать в эту школу больше опытных подводников. Знающие офицеры направлялись нами и в распоряжение командующего подводными силами Атлантического флота в качестве инструкторов, а также для создания ядра во вновь формируемых экипажах подводных лодок.

Было до слез обидно отсылать людей, в которых мы так нуждались. В то же время необходимость этой меры была совершенно очевидна. Требования о переброске личного состава вызывали неизбежные разногласия. При улаживании их роль арбитра оставалась за управлением кадров. Впрочем, большинство этих разногласий решалось нами самими, без участия арбитра. Как только заканчивалось комплектование экипажа новой подводной лодки, она передавалась в распоряжение подводных сил Атлантического флота. Там ее экипаж проходил четырехнедельный курс боевой подготовки. Затем подводная лодка направлялась в Пирл-Харбор, где ее личный состав закреплял полученные знания. Немалую помощь оказали нам подводники Атлантического флота и в работе над измучившими нас торпедами, в особенности над усовершенствованием вентиляции электрической торпеды типа «Мк-18». Контр-адмирал Добин оказал нам также и другую значительную услугу. Он откомандировал на торпедную станцию в Ньюпорте опытного подводника и специалиста минно-торпедного дела капитана 2 ранга Горри для оказания помощи в

проводившихся нами испытаниях этой торпеды на дальность хода и для скорейшего устранения выявленных недостатков. Большая работа, проделанная командующим подводными силами Атлантического флота, базой подводных лодок в Нью-Лондоне и школой подводного плавания по обучению личного состава, формированию экипажей новых подводных лодок и боевой подготовке их, позволила нам в кратчайшие сроки после прихода новых подводных лодок в Пирл-Харбор готовить их к успешному участию в боевых действиях.

Имелась и другая проблема, которая привлекала мое внимание. Я считал, что необходимо провести широкую конференцию с участием представителей различных кораблестроительных фирм и управлений, занятых строительством и оснащением наших подводных лодок. Когда посланцы управления кораблестроения и ремонта посетили нас в середине лета, было предложено проводить конференции с представителями их управления через каждые шесть месяцев. С тех пор, однако, выявилось такое множество вопросов, не урегулированных с другими управлениями, что совершенно необходимым стало проведение конференции с представителями всех заинтересованных управлений и организаций. Нам приходилось ежемесячно обмениваться десятками официальных писем по всевозможным вопросам, в то время как я был уверен, что трех- или четырехдневная конференция моего «мозгового треста» с ответственными представителями этих организаций могла бы избавить нас от большей части этой переписки и облегчить решение спорных вопросов. Мне казалось, что конференцию будет удобно провести сразу же после окончания операции в районе островов Гилберта, и я запросил разрешения главнокомандующего Нимица на подготовку этой конференции. Адмирал Нимиц охотно согласился. Местом проведения конференции были выбраны военно-морские верфи на острове Мэр-Айленд. Конференция должна была состояться 10 декабря.

До нападения японцев на Пирл-Харбор строительством подводных лодок занимались только три кораблестроительные фирмы. Подводные лодки в течение многих лет сходили со стапелей «Электрик Боут Компани» в Гротоне (штат Коннектикут). Эта фирма, а также фирма «Лейк Торпедо Боут Компани» в Бриджпорте (штат Коннектикут), переставшая существовать примерно в 1922 году, были пионерами американского подводного кораблестроения. Затем строительством подводных лодок занялись военно-морские верфи в Портсмуте (штат Нью-Гэмпшир) и верфи на острове Мэр-Айленд.

Существовали и другие судостроительные фирмы, занимавшиеся строительством подводных лодок до Первой Мировой войны и во время ее. Но когда наша страна готовилась вступить во Вторую Мировую войну, их число, как мы уже говорили, равнялось трем. Производительность этих верфей после начала войны, конечно, значительно возросла. Кроме того, строительством подводных лодок занялись еще две фирмы: «Крэмп Шипбилдинг Корпорейшн» в Филадельфии и «Манитовок Шипбилдинг Компани», верфи которой находились в расположенном на берегу озера Мичиган Манитовоке, штат Висконсин. Первая не стяжала лавров на этом новом для нее поприще. Насколько мне известно, «Дрэгонет» была единственной построенной ею подводной лодкой. Зато в Манитовоке было построено и спущено на воду 28 подводных лодок. Эти подводные лодки были построены, как мне известно, по чертежам «Электрик Боут Компани» и под руководством нескольких ее специалистов.

Построенные в Манитовоке подводные лодки направлялись по озеру Мичиган, затем по каналу до Миссисипи и далее в Новый Орлеан. Там на военно-морской базе их готовили к выходу в море. В Бальбоа экипажи этих лодок получали необходимую боевую подготовку под руководством опытного подводника капитана 2 ранга Джонса.

Мне очень хотелось, чтобы наши электрические торпеды были как можно скорее приняты на вооружение. Это было бы неплохим рождественским подарком Тодзио. В мастерских торпедной станции неутомимо работали над усовершенствованием торпеды. Специалисты считали, что все основные проблемы уже решены, хотя учебное зарядное отделение торпеды все еще являлось для нас источником многочисленных неприятностей. Все дело было в применявшейся в торпеде системе продувания водяного балласта, изобретенной Голдбергом. Водяной балласт использовался нами в учебных торпедах вместо боевого заряда. После выстрела торпеда должна была в конце пути освободиться от балласта и приобрести положительную плавучесть. Система продувания Голдберга значительно отличалась от вполне надежной системы, применявшейся в старых торпедах. Торпедная станция в Ньюпорте, без сомнения, считала, что, вводя новую систему продувания, она оказывает подводникам благодеяние. Но нам эта система стоила не одной затонувшей торпеды. Между тем нам было совершенно необходимо практиковать учебную стрельбу электрическими торпедами, чтобы командиры подводных лодок и люди на постах управления торпедной стрельбой привыкли к их невысокой скорости.

В конце концов я получил приглашение от офицера торпедной станции капитана 3 ранга Хоттела выйти с ним в море на испытания. Выход был назначен на утро 30 ноября. Обычно мало кто может удержаться от соблазна описать в письмах домой пламенеющие краски восхода солнца на Гавайях. Но в этот раз небо было покрыто густым слоем облаков. Под надоедливо моросящим дождем мы прошли по каналу и оставили позади себя сети заграждения. Невеселое начало невеселого дня! Все восемь электрических торпед, которые нам предстояло выпустить в этот день, были подготовлены нашими наиболее опытными специалистами торпедной станции.

Две или три торпеды прошли неплохо. Но зато из восьми торпед три затонули. Хоттел, казалось, был готов сам нырнуть за ними на дно моря. По мнению специалистов торпедной станции в Ньюпорте, торпеды затонули из-за нашего неумения обращаться с ними. Но, как я заметил, в пересылавшихся мне докладах наших представителей в Ньюпорте упоминалось о подобных же неудачах. А ведь там дело с торпедами имели те самые «шишки», которые так сурово критиковали нас. Разница заключалась только в том, что их неудачи не становились достоянием гласности. Между тем откровенное обсуждение неудач оказало бы значительную помощь подводным силам.

Несмотря на эти обескураживающие результаты, на торпедной станции в Ньюпорте не только не сделали соответствующих выводов, но, наоборот, продолжали упорно настаивать на своем мнении. Электрическая торпеда типа «Мк-18» не попала в рождественский чулок Тодзио, как я надеялся, но все же к середине января он стал получать их в значительном количестве.

В ноябре 1943 года было потоплено судов противника больше, чем в любом из предыдущих месяцев войны. Всего за этот месяц было потоплено 70 торговых судов общим тоннажем в 320807 тонн. Из них 48 судов общим тоннажем в 232333 тонны были потоплены американскими подводными лодками. Наши подводные лодки, кроме того, потопили три военных корабля противника. В Малаккском проливе английской подводной лодкой была потоплена большая японская подводная лодка «I-34».

По данным объединенного комитета по учету потерь, список наших подводных лодок, составленный в зависимости от величины нанесенного противнику урона в тоннаже, выглядит следующим образом: «Сихорс»: 1 танкер, 1 грузо-пассажирское и 3 грузовых судна 27579 тонн «Бауфин»: 2 танкера, 1 грузо-пассажирское и 2 грузовых судна 26458 тонн «Рэтон»: 3 грузовых

судна 18801 тонна «Хард ер»: 3 грузовых судна 15270 тонн «Триггер»: 2 грузо-пассажирских и 2 грузовых судна 15 114 тонн Подводная лодка «Драм» потопила плавучую базу подводных лодок противника. По тоннажу (11621 тонна) это была самая крупная цель из потопленных нами в этом месяце судов противника. Подводные лодки «Блюфиш» и «Сирейвн» потопили каждая по танкеру тоннажем в 10000 тонн. Поход подводной лодки «Сихорс» оказался особенно примечательным, тем более что для командира ее — капитан-лейтенанта Куттера — это был первый самостоятельный боевой выход. Подводная лодка начала боевые действия 29 октября. В этот день она всплыла в 10 кабельтовых от вооруженного траулера, обнаруженного южнее островов собственно Японии, и потопила его артиллерийским огнем. На следующий день она таким же образом потопила второй траулер противника. Прежде чем судно скрылось под водой, Куттер успел захватить с него справочники, карты и судовой журнал для передачи их разведывательному отделу штаба адмирала Нимица. Следующий по счету японский траулер, атакованный подводной лодкой на третий день боевых действий, попытался таранить «Сихорс», но потерпел неудачу и разделил судьбу двух предыдущих.

После этой разминки Куттер всерьез приступил к делу. На третью после потопления им последнего траулера ночь он обнаружил конвой из 17 судов и кораблей. Охранение несли несколько эскадренных миноносцев типа «Тидори». На рассвете следующего дня подводная лодка сделала попытку атаковать конвой, но была отогнана обнаружившими ее кораблями охранения, В это время Куттер услышал сильные взрывы внутри конвоя. Было очевидно, что там действует другая подводная лодка. Ею могла быть только «Триггер». Куттер твердо решил не упускать добычу. Дождавшись, когда конвой скроется за горизонтом, подводная лодка всплыла и стала выходить в голову конвоя. Упорство командира было вознаграждено. Вскоре после полуночи все три выпущенные им торпеды попали в грузо-пассажирское судно тоннажем в 5854 тонны, которое вскоре затонуло на глазах у наблюдавшего за его гибелью Куттера. Четыре часа спустя Куттер возобновил атаку. На этот раз был атакованы танкер и грузовое судно. В каждое из них попало по две торпеды. Однако, по сведениям объединенного комитета по учету потерь, из двух атакованных судов затонул только танкер. Два корабля охранения сделали попытку атаковать подводную лодку. Но «Сихорс» даже не пришлось погружаться. Идя полным ходом, она легко оторвалась от преследователей.

Командиры подводных лодок, как правило, старались не

погружаться в ночное время. Оставаясь в надводном положении, они сохраняли за собой инициативу и не подвергались опасности быть атакованными глубинными бомбами. Однако отход в надводном положении также был сопряжен с риском, который особенно возрос после оборудования японских эскортных кораблей радиолокационными установками. Стремление некоторых наших подводных лодок уйти от противника в надводном положении едва не привело их к гибели.

В течение следующих нескольких дней Купер много раз встречал ценные объекты атаки, но дело всякий раз кончалось срочным погружением под градом глубинных бомб. Наконец, 22 ноября ночью «Сихорс», находясь на перископной глубине, атаковала еще один, по всей вероятности, очень важный конвой противника, о чем можно было судить по тому, что два грузовых судна, из которых он состоял, шли в охранении трех эскадренных миноносцев. После атаки подводной лодки половина столь тщательно охранявшегося груза оказалась на дне океана. «Дайсю Мару» отправилась на кладбище под аккомпанемент взрывов глубинных бомб, не причинивших «Сихорс» никакого вреда.

Четыре дня спустя радиолокатором «Сихорс» была обнаружена новая цель. Дело происходило ночью недалеко от минных заграждений Корейского пролива. Боясь, что цель уйдет по протраленному фарватеру, Куттер решил атаковать ее с большой дистанции. Он выстрелил четырьмя торпедами с дистанции 17 кабельтовых. Удача и отличная работа поста управления торпедной стрельбой помогли Куттеру. В ослепительном синевато-белом сиянии взрыва 7000-тонный танкер взлетел на воздух.

Попасть в Восточно-Китайское море, как и выбраться из него, было весьма трудной задачей для наших подводных лодок. Все проходы между островами Нансэй ночью охранялись дозорными кораблями. Подводная лодка «Уэйл» донесла, что только благодаря «чуду» ей удалось проскочить между этими островами в светлую лунную ночь. Этим «чудом» явилось полное затмение луны. В то время, когда «Сихорс» готовилась покинуть Восточно-Китайское море, в ее рубке зашел разговор о трудностях этого предприятия. Слышавший этот разговор рулевой-сигнальщик Уайт, думая, видимо, вслух, сказал, что, по его мнению, подводная лодка могла бы пройти между островами, если это сделать днем и в надводном положении, то есть действовать так, как японцы меньше всего ожидают.

Это предложение выглядело разумным. Было решено идти проливом Токара. Двигаясь со скоростью 12 узлов, «Сихорс» между 8 и 10 часами утра прошла через пролив. С подводной

лодки хорошо были видны дома на побережье острова. Повисший высоко в небе японский самолет не обратил на нее никакого внимания. Видимо, он принял ее за рыбацкую лодку. Для полноты иллюзии Куттер приказал поднять японский флаг, захваченный на борту потопленного ранее транспорта. Вся команда подводной лодки была в восторге от разыгранной над японцами шутки. Особенно ей радовался рулевой Уайт.

На подводной лодке оставалось всего четыре торпеды, когда 30 ноября она обнаружила три средней величины грузовых судна, шедших в охранении двух небольших эскортных кораблей. Все четыре торпеды «Сихорс» находились в кормовых торпедных аппаратах. Использование кормовых аппаратов при атаке с преследования сопряжено с определенными трудностями. В 22.40 подводной лодке удалось занять выгодную позицию. В тот же момент противник резко изменил курс и открыл огонь. Это не обескуражило командира. Часом позже «Сихорс» снова атаковала конвой, выпустив четыре торпеды. Одна из них взорвалась преждевременно, через 50 секунд после выстрела. Преждевременный взрыв торпеды обычно происходит при сильном рыскании или при ударе ее о какой-нибудь плавающий предмет. Как бы то ни было, взрыв предупредил противника об опасности, и он вновь открыл огонь. В хаосе разрывов трудно было определить, попали ли в цель остальные торпеды. Однако, судя по данным объединенного комитета по учету потерь, эта атака успеха не имела.

«Бауфин», которой командовал капитан-лейтенант Гриффитс, добыла свои, уже упоминавшиеся нами, богатые трофеи во время молниеносного рейда вдоль берегов Индокитая. В боевой поход «Бауфин» вышла из Фримантла, а базировалась она на порт Дарвин. За трое суток Гриффитс успел выпустить 24 торпеды. 19 из них попали в цель. «День Перемирия» Гриффитс отметил потоплением в проливе Сибуту двух небольших танкеров, которые он отправил на дно огнем своих орудий. До окончания патрулирования таким же способом было уничтожено еще пять небольших судов противника. В сводке последние пять судов, видимо, вследствие их малого тоннажа, не были упомянуты.

26 ноября вскоре после полуночи «Бауфин» установила радиолокационный контакт с какими-то объектами, находившимися на расстоянии одной и двух миль. Вначале Гриффитс решил, что подводная лодка находится в группе небольших островков, но когда радиолокатор зарегистрировал новые, более близкие контакты, дело прояснилось. Оказалось, «Бауфин» попала в середину конвоя из пяти судов. Определив курс и скорость конвоя, Гриффитс решил атаковать два судна

правой колонны. Ни одного из них не было видно. Две торпеды попали в головное судно. Им оказался танкер, о чем можно было заключить по морю огня, объявшего обреченное судно. На танкере включили прожектор. Было видно, как команда покидает его. В другое судно попала только одна торпеда. Этого при огромной живучести танкеров было явно недостаточно. Гриффитс дал по нему еще один залп тремя торпедами. Две из них попали в танкер. Напомню, кстати, что танкеры были для нас наиболее желанной добычей.

Перезарядив торпедные аппараты, «Бауфин» вернулась на место боя. При слабом свете занимающегося утра было установлено, что ее вторая жертва также затонула. Над поверхностью моря теперь недвижно торчала только носовая часть танкера. В 08.30 подводная лодка обнаружила еще одно судно средней величины из этого же конвоя. Это было удачей, так как видимость все еще оставалась крайне ограниченной. «Бауфин» пошла на сближение. Приблизившись к цели, она погрузилась для атаки. Четыре торпедных попадания отправили транспорт на дно. На следующий день был обнаружен небольшой каботажный пароход. Он шел под французским флагом и, судя по надписи на борту, назывался «Ван Волленховен». Так как район, где находилась подводная лодка, полностью контролировался японцами, то обнаруженный ею пароход также, без сомнения, работал на наших врагов. Гриффитс потопил его тремя торпедами. Рано утром 28 ноября «Бауфин» обнаружила еще один конвой противника из пяти судов. Определив направление движения и скорость конвоя, она потопила головное судно четырьмя торпедами. Еще две торпеды попали в другое судно. Во время последней атаки на подводной лодке был пробит снарядом один из трубопроводов. Пробоины удалось заделать, и лодка своим ходом добралась до Перта.

Подводная лодка «Хардер» входила в состав «волчьей стаи» капитана 2 ранга Уордера. Как и раньше, ею командовал капитан 3 ранга Сэм Дили. Этот поход так же, как и сентябрьский, принес Дили богатый улов. 19 ноября он встретил к северу от Марианских островов конвой, направлявшийся в Японию. В течение ночи и утра Сэм потопил три судна. Они и составили основную часть его добычи в этом походе.

Несколькими днями раньше «Хардер» атаковала небольшой грузовой пароход, шедший в охранении сторожевого катера и вооруженного траулера, имевшего запас глубинных бомб. Дили сблизился с целью в подводном положении и выпустил три торпеды. Две из них попали в цель. Пароход развалился на две части. Корабли охранения устремились на подводную лодку.

Погрузившись на большую глубину, Дили приказал выключить моторы и приготовился к атаке глубинными бомбами. Две бомбы разорвались довольно близко от подводной лодки. Затем где-то вдали раздался сильный взрыв. Через час, когда подводная лодка всплыла на перископную глубину, Дили увидел удивительное зрелище. Траулер, с начисто снесенной взрывом кормой, стоял неподвижно, лишившись хода. Вокруг него кружил сторожевой катер. Оказался ли траулер жертвой третьей торпеды «Хардер» или его глубинные бомбы взорвались на стеллажах — осталось неизвестным. Вечером Дили покончил со своей жертвой, продырявив ее борта 20- и 76-мм снарядами. Сторожевой катер не проявил никакого желания вмешаться и благоразумно предпочел остаться на безопасном расстоянии. Подводная лодка не получила никаких повреждений.

Подводная лодка «Триггер» под командованием капитан-лейтенанта Дорнина также добилась отличных результатов, ставших для нее традиционными. На «Триггер» был установлен один из наших первых индикаторов кругового обзора. Он давал возможность командиру подводной лодки все время видеть положение всех судов конвоя и кораблей охранения. И хотя в то время дальность действия этого прибора была невелика, Дорнин сумел использовать его преимущества.

Чем темнее была ночь, тем больше был доволен Дорнин. В ночь на 1 ноября «Триггер» обнаружила конвой противника численностью в 10–12 единиц. Возможно, это был тот самый конвой, который атаковала и «Сихорс». Во всяком случае, местоположение обеих подводных лодок расходится не более чем на десять миль. В этом соревновании двух бывших товарищей по футбольной команде счет оказался равным: каждый из них потопил по два судна противника.

Глава 9

Наступление на Тихом океане неуклонно развивалось. В этот период мы по-прежнему уделяли много внимания вопросам дальнейшего повышения боеспособности наших подводных лодок. Мы постоянно занимались изысканием и разработкой новых видов вооружения и оборудования, а также технических новинок, предназначенных для введения противника в заблуждение.

Противник также прибегал к различного рода хитростям. Но набор этих уловок был ограниченным, и к тому же японцы не старались разнообразить свои приемы, а применив их раз, упорно применяли уже до конца войны. Их любимым занятием, например, было заглушать работу радиопередатчиков наших подводных лодок. Когда какая-нибудь из подводных лодок, работу передатчика которой они успели засечь, оказывалась вблизи от японской радиостанции, помехи, создаваемые последней, могли быть весьма существенными. Но я сомневаюсь, догадывались ли японцы, что по прошествии какой-нибудь недели их старания уже мало беспокоили нас: мы попросту переходили на волны другой длины. Если добавить, что наши подводные лодки редко испытывали необходимость в передаче донесений в штаб, а подводные лодки «волчьей стаи» связывались между собой с помощью радиотелефона или на специальной волне, то станет ясно, что усилия японцев пропадали даром.

Применявшаяся японцами система радиопеленгования также была малоэффективна. В то же время система радиопеленгования, разработанная нашими противолодочными силами в Атлантике, принесла огромную пользу в деле уничтожения немецких подводных лодок. Следует сказать, что по уровню радио- и радиолокационного оборудования и по методам его использования мы обгоняли японцев примерно на год.

В начале войны наши подводники прибегали к помощи радио с чрезвычайной осторожностью. Им казалось, что работа на передачу немедленно повлечет за собой появление японских самолетов. Постепенно они становились смелее, а с середины войны уже совершенно свободно пользовались передатчиками, безнаказанно посылая нам из-под самых вражеских берегов сводки погоды, необходимые для наших бомбардировщиков, десантников и кораблей артиллерийской поддержки. Иногда после этих передач над подводной лодкой появлялся самолет. Но было ли это случайностью или непосредственным результатом запеленгованной передачи, сказать трудно. Во всяком случае, к

концу войны японские самолеты доставляли подводным лодкам несоизмеримо меньше неприятных минут, чем наши собственные ночные бомбардировщики с радиолокационными установками. Командиры подводных лодок никогда не могли быть полностью уверены, что наши самолеты настроены миролюбиво по отношению к ним. Поэтому, когда радиолокаторы подводных лодок обнаруживали самолеты ближе чем в 4–5 милях, они обычно скрывались под водой.

Наши подводные лодки очень нуждались в ночных перископах, так как в безлунные ночи поле зрения обычных боевых перископов сильно ограничивалось. Некоторые иностранные флоты имели ночные перископы, но 23-сантиметровая труба, в которую заключалась их оптика, вызывала, на наш взгляд, серьезную опасность при их использовании в качестве запасных перископов в дневное время. Вопрос о ночных перископах предварительно уже обсуждался нами в управлении кораблестроения, и мы были уверены, что в скором времени он будет успешно разрешен. Вопрос о радиолокационной антенне, устанавливаемой на перископе и служащей в основном для определения дистанции до цели при дневной атаке под перископом, также обсуждался уже длительное время, и теперь им занялось кораблестроительное управление.

Существовал еще один проект, на который я возлагал большие надежды, но осуществление его, несмотря на все мои старания, затягивалось, казалось, до бесконечности. Я имею в виду маскировочные и шумовые средства, которые были необходимы нам, чтобы сбивать со следа охотников за подводными лодками. Предлагались самые различные устройства, но они не доходили до флота. В то же время нам стало известно, что в Атлантике немцы с успехом применяли сельтерские таблетки больших размеров (в трубках длиной до 60 сантиметров) для создания завесы из пузырьков воздуха, под прикрытием которой подводная лодка могла ускользнуть от преследующих ее кораблей противника. Если такой нехитрый трюк сбил с толку, пусть даже на короткое время, наших охотников за подводными лодками в Атлантике, то, как я был убежден, до изобретения какого-нибудь более эффективного средства он принесет пользу и нам в борьбе против японцев. По мере того как наши потери неуклонно росли, вопрос об изобретении защитных средств приобретал первостепенное значение. Об этом я также намеревался говорить на предстоящей конференции на острове Мэр-Айленд.

Разработка повестки дня конференции была закончена, и 8 декабря командир 2-го соединения подводных лодок капитан 2

ранга Момсен и начальник службы снабжения капитан 3 ранга Херд по моему приказанию вылетели в Мэр-Айленд. Я, флаг-адъютант капитан 3 ранга Вудрафф и капитан 3 ранга Уордер, офицер с большим и разносторонним опытом, последовали за ними на следующий день. Я с удовлетворением убедился, что все заинтересованные управления и организации Вашингтона прислали на конференцию наиболее квалифицированных и осведомленных представителей. На конференцию, кроме того, прибыли капитан 2 ранга Макки от военно-морских верфей Портсмута и Булард, представлявший правление «Электрик Боут Компани».

После короткого пленарного заседания участники конференции, разбившись на комитеты, работали еще два дня, а затем представители каждого из этих комитетов встретились со мной, и мы обсудили все интересующие нас вопросы. Со всеми участниками конференции мне удалось достичь полного взаимопонимания, что, впрочем, вполне естественно, так как стремление выиграть войну в одинаковой степени воодушевляло всех. Тут же, во время этих совещаний, мы с помощью карандаша и листа бумаги сконструировали и ночной перископ с вмонтированной в него радиолокационной антенной типа «ST». Капитан 2 ранга Морган обещал разработать оптическую систему перископа, а капитан 3 ранга Беннет (оба из кораблестроительного управления) сделал такие же заверения в отношении электронного оборудования. Они уверяли, что через девять месяцев новый перископ будет у нас.

Свое обещание они выполнили раньше срока. Уже через семь месяцев первый перископ этого типа был установлен на подводной лодке «Си Фокс». Головка нового перископа была уменьшена до вполне приемлемых с точки зрения маскировки размеров, а его труба оказалась длиннее, чем мы ожидали, судя по первоначальным сообщениям. Порадовали нас и представители артиллерийского управления. Они сообщили, что 127-мм орудие практически уже готово для установки на всех океанских подводных лодках. Это было настоящей победой.

Оставался неразрешенным лишь вопрос о средствах защиты подводных лодок от преследования противолодочных кораблей противника. Мне было сообщено, что в научно-исследовательской военно-морской лаборатории в Сан-Диего успешно работают над созданием одного из таких устройств и что во время моей инспекционной поездки туда я смогу более подробно познакомиться с достигнутыми результатами. Однако для того, чтобы подводные лодки могли использовать эти средства защиты, необходимо было установить специальные трубы, а они

устанавливались только на новых подводных лодках и на лодках, проходящих капитальный ремонт.

О том, как остро нуждались мы в подобного рода средствах защиты, еще раз напомнило известие о гибели «Кэпелин». Подводная лодка «Кэпелин» не вернулась из боевого патрулирования в юго-западной части Тихого океана. Правда, о постигшей ее участи нам ничего не удалось выяснить даже после окончания войны, и не исключена возможность, что она подорвалась на минах, которых было немало в этом районе Тихого океана.

После конференции мне пришлось заняться вопросами, связанными с ремонтом подводных лодок. До сих пор капитальный ремонт лодки проходили на острове Мэр-Айленд, в Хантерс-Пойнт и Бетлехем-Стил. Работавшие там опытные инженеры и подводники прекрасно справлялись со своими обязанностями. Однако не трудно было видеть, что с ростом наших сил ремонтные базы в районе Сан-Франциско скоро будут не в состоянии справиться с объемом работ. Следовало подумать о передаче части заказов на капитальный ремонт базе подводных лодок в Пирл-Харборе и даже об отправке особенно сильно пострадавших лодок в Портсмут (штат Нью-Гэмпшир), так как мы не могли рассчитывать на то, что военно-морские верфи в Пирл-Харборе, постоянно забитые пострадавшими от воздушных и торпедных атак судами, смогут полностью удовлетворять наши нужды.

Покончив со всеми этими делами, я в сопровождении нескольких офицеров штаба направился в Сан-Диего, чтобы ознакомиться с положением на ремонтной базе и посетить лабораторию д-ра Харнуэлла, где, как я убедился, действительно успешно разрабатывались защитные средства для подводных лодок (большинство из них все еще засекречено). Мы отчаянно нуждались в них там, где шла война, но их производство подвигалось туго. Главная трудность заключалась в нехватке электронного оборудования, а вопрос о предоставлении его нам мог быть разрешен только морским министерством. Я нажимал на все кнопки, выпрашивал и умолял, но, несмотря на все усилия, наши потребности были удовлетворены лишь к весне 1945 года. Это и понятно, если учесть, что в течение всей войны в стране ощущалась исключительно острая нехватка электронного оборудования.

Тем не менее в Сан-Диего мне удалось заполучить очень ценный для нас новый прибор. Я говорю о бесшумном эхолоте, который продемонстрировал мне д-р Харнуэлл и который мог без всякого риска использоваться для определения глубин даже в

гаванях противника. Применявшийся до сих пор на наших подводных лодках эхолот довольно легко обнаруживался во время работы с помощью шумопеленгатора. Следовательно, у вражеских берегов, то есть там, где показания эхолота особенно необходимы, подводные лодки не могли им пользоваться без риска выдать противнику свое местонахождение. «Сьюси» (так назвали бесшумный эхолот) вскоре был установлен на многих наших подводных лодках.

В Сан-Диего я узнал также, что частотно-модуляционный сонар, или гидролокатор, с которым я познакомился еще в апреле, готов для практического использования и что его первый образец будет установлен на подводной лодке «Спейдфиш». Ценность нового прибора была очевидна, и я с нетерпением ожидал, когда он прибудет в Пирл-Харбор, чтобы немедленно приступить к испытаниям.

Возвратившись в Пирл-Харбор, я увидел, что в мое отсутствие произошло много событий, как хороших для нас, так и трагических.

Из боевого похода вернулась «волчья стая» капитана 2 ранга Уордера. Он доложил, что его стая потопила и повредила соответственно 57000 и 19000 тонн торгового тоннажа. Однако, по сведениям объединенного комитета по учету потерь, было потоплено лишь семь судов общим тоннажем в 33620 тонн, а повреждено соответственно больше. «Волчья стая» Уордера испытывала нехватку средств связи, и он справедливо считал, что подводные лодки особенно нуждаются в радиотелефонах и станциях опознавания.

Вскоре к нам прибыла новая подводная лодка «Энглер», имевшая станцию опознавания. Вскоре эти устройства для самолетов и кораблей стали поступать в больших количествах, но не всегда использовались нами с успехом. Дело в том, что станции опознавания включались поворотом ручного переключателя, а это часто забывали делать как моряки, так и летчики. Целый ряд ночных боевых тревог в Пирл-Харборе был вызван только тем, что то один, то другой из возвращавшихся на свой аэродром самолетов забывал включить станцию опознавания. Позднее распространился слух, что японцы захватили такие станции и используют их против нас. Вызванное этим сообщением недоверие к сигналам станций опознавания привело в 1945 году к потоплению подводной лодкой «Гардфиш» ремонтного буксира «Экстре ктер».

В Пирл-Харбор пришло известие о жестокой схватке, происшедшей между подводной лодкой «Сейлфиш», которой командовал капитан-лейтенант Уорд, и авианосной группой

противника. «Сейлфиш» вела боевое патрулирование примерно в 300 милях к юго-востоку от входа в Токийский залив. 3 декабря в сумерках она всплыла. Над океаном свирепствовал шторм. Волны и ветер сильно замедляли ход подводной лодки. Видимость практически упала до нуля. Медленно тянулась холодная и промозглая ночь. Неожиданно около полуночи радиометрист доложил о радиолокационном контакте с каким-то объектом. В то время как группа управления торпедной стрельбой занимала свои места, радиолокатор зафиксировал еще три контакта. Теперь на экране радиолокатора то и дело появлялись два больших и два маленьких импульса.

Подводная лодка полным ходом пошла на сближение. Идя против ветра, она делала не более 12 узлов, а скорость целей составляла, по-видимому, 18 узлов. Уорд понимал, что сблизиться с противником будет нелегко, так как две крупные цели находились все еще на очень большом расстоянии. В то же время бурное море значительно снижало точность торпедной стрельбы, и было необходимо, следовательно, подойти к цели как можно ближе. Ровно в полночь, через 12 минут после установления контакта, ближайший и самый небольшой из кораблей, по-видимому, эскадренный миноносец, включил прожектор и направил его в сторону лодки. Он, надо думать, также имел радиолокатор и знал о присутствии «Сейлфиш».

Эскадренный миноносец находился всего в 350 метрах, и Уорд, не теряя ни секунды, приказал срочно погружаться. Точно на глубине 12 метров он мастерски приостановил погружение. Теперь на поверхности оставалась лишь антенна радиолокатора. Ориентируясь исключительно по показаниям радиолокационной установки, Уорд взял на прицел ближайшую из двух больших целей, находившуюся на дистанции 10 кабельтовых, и выпустил в нее четыре торпеды. Надо полагать, что командир эскадренного миноносца, который в этот момент прошел впереди по курсу «Сейлфиш», в непосредственной близости от нее, раздумывал над причинами исчезновения импульса на экране его радиолокатора и, может быть, даже пробормотал себе под нос пару нелестных комплиментов в адрес всех этих нововведений и своих радиометристов. Но не прошло и двух минут, как раздавшиеся вдали взрывы дали знать, что две торпеды «Сейлфиш» попали в цель. Поняв свою ошибку, эскадренный миноносец с лихорадочной быстротой сбросил 21 глубинную бомбу. Однако все они взорвались далеко от подводной лодки. Погрузившись на большую глубину, Уорд двинулся вперед, намереваясь пристроиться за кормой цели. Когда японцы несколько успокоились, он всплыл и начал преследование конвоя.

В 02.30 на экране радиолокатора «Сейлфиш» вновь появился большой импульс. Уорд обнаружил, что цель находится в 40 кабельтовых от него и описывает циркуляцию. Маленький импульс на экране указывал на присутствие эскадренного миноносца. Наконец цель со скоростью один — три узла двинулась в северо-западном направлении. На измученную жестокой болтанкой команду «Сейлфиш» эти новости подействовали, как глоток кислорода. Теперь все горели желанием прикончить лакомую добычу. Уорд принял решение продолжать преследование в надводном положении, подойти к цели по возможности ближе и выпустить в нее еще три торпеды. Если бы этого оказалось недостаточно, он намеревался погрузиться и, подойдя к своей жертве вплотную, нанести ей смертельный удар.

В 05.52 «Сейлфиш» с дистанции 15 кабельтовых дала залп тремя торпедами. Две ослепительные вспышки свидетельствовали о том, что две торпеды попали в цель. Но несмотря на эту иллюминацию, Уорд все еще не знал, с кем имеет дело. Наконец, в 07.48 он увидел своего противника — глубоко осевший в воду авианосец. Рядом с ним находился эскадренный миноносец. Впоследствии докладывая об этом, Уорд едва мог сидеть на стуле: так живо было в нем воспоминание о напряжении тех минут. И в самом деле, не так уж часто авианосцы приходят на визир прицела подводной лодки. Уорд был уверен, что нанес авианосцу смертельный удар, но все-таки хотел собственными глазами увидеть, как тот отправится на дно. От нетерпения, которое разделяла с ним вся команда, ему казалось, что прошла вечность, прежде чем торпедные аппараты были перезаряжены.

В 09.12 Уорд приблизился к авианосцу на семь кабельтовых и, пройдя мимо его левого борта, увидел, что корабль медленно, с легким креном на левый борт погружается в воду. На палубе авианосца стояло несколько самолетов, между ними метались люди. Можно было подумать, что «Сейлфиш» потревожила население целого поселка. Развернувшись, «Сейлфиш» заняла позицию для залпа из кормовых торпедных аппаратов и в 09.40 выпустила в авианосец еще три торпеды. Две из них снова попали в цель. В подводной лодке даже без гидроакустических приборов можно было ясно слышать треск ломающихся переборок на тонущем авианосце. Когда обескураженный и одинокий теперь эскадренный миноносец кончил сбрасывать глубинные бомбы, Уорд снова всплыл на перископную глубину и убедился, что авианосец навсегда исчез с поверхности моря.

Но можно легко представить себе изумление Уорда, когда он сделал и другое открытие. Всего в 3600 метрах от него появился

тяжелый крейсер типа «Такао» или «Нати». Ощетинившись орудиями своих трех носовых и двух кормовых башен, этот так загадочно появившийся крейсер несся со скоростью 18 узлов прямо на подводную лодку. Из-за сильного волнения на море «Сейлфиш» то и дело выбрасывало на поверхность, и, не желая оказаться на форштевне мчащегося на него крейсера, Уорд в отчаянии приказал погрузиться на глубину 30 метров. Уорд не сумел обнаружить крейсер вплоть до его неожиданного появления, вероятно, потому, что последний находился позади авианосца и был скрыт его корпусом. Тем не менее Уорд горько упрекал себя за допущенную оплошность, сетуя, что ему не удалось обнаружить крейсер раньше. В этом случае он мог бы сначала потопить его, а затем разделаться с авианосцем. Теперь же крейсер был недосягаем. Но еще тяжелее для Уорда было узнать, что на потопленном им авианосце находились американские военнопленные — моряки с подводной лодки «Скалпин».

Интересно отметить, что японский вице-адмирал Мива, командующий 6-м флотом (подводные силы), в своем приказе по флоту приводил эту атаку «Сейлфиш», продолжавшуюся около десяти часов, в качестве примера, когда настойчивость вознаграждается успехом. Для меня в свою очередь было большим удовольствием представить Боба Уорда к ордену «Военно-морской крест».

Позволю себе уделить несколько слов интересному и, насколько мне известно, впервые отмеченному в истории подводных сил случаю, который произошел с подводной лодкой «Гэтоу». Находясь в седьмом боевом патрулировании, «Гэтоу», которой командовал капитан 3 ранга Фоли, 20 декабря атаковала конвой противника. Спасаясь от глубинных бомб, она погрузилась сразу же после атаки. Надо отметить, что атака конвоя протекала в нормальных условиях, если не считать того, что в последний момент противник неожиданно изменил курс и Фоли пришлось вместо крупной цели ограничиться значительно меньшей. Эта цель, оказавшаяся «Цунэсима Мару» (2926 тонн), была успешно атакована и затонула в течение нескольких секунд. Вслед за этим два вражеских корабля охранения сбросили на подводную лодку глубинные бомбы. На этот раз японцы бомбили с исключительной точностью, и бомбы, казалось, взрывались прямо на палубе «Гэтоу», потрясая подводную лодку до основания.

Когда двумя часами позже «Гэтоу» всплыла и, взяв курс, по которому предположительно ушел конвой, двинулась вперед, Фоли обнаружил две неприятные для него вещи: соседство двух японских кораблей охранения, ближайший из которых был от

подводной лодки всего в семи кабельтовых, и невзорвавшуюся глубинную бомбу на своей палубе. Развернувшись, Фоли под огнем вражеских кораблей стал уходить от своих неприятных соседей. Только к 21.00 ему, наконец, удалось оторваться от них на достаточное расстояние и заняться необычной «пассажиркой». Бомбу привязали к предварительно проколотой (с целью ее медленного затопления) надувной резиновой лодке и пустили в море в сторону преследовавших «Гэтоу» кораблей противника.

Неделю спустя с «Гэтоу» произошло еще одно, еще более странное происшествие. Оно взволновало даже главнокомандующего военно-морскими силами. Вот что случилось. «Гэтоу» собиралась атаковать вражеский конвой, когда неожиданно появившаяся японская летающая лодка помешала ей. Всплыв через некоторое время, «Гэтоу» возобновила преследование конвоя, который успел уже скрыться за горизонтом. Но не прошло и десяти минут, как на подводной лодке снова заметили летающую лодку, которая, войдя в пике, вероятно, собиралась сбросить противолодочные бомбы. В ответ «Гэтоу» открыла огонь из 20- и 50-мм автоматов, составлявших все ее зенитное вооружение. Нити трассирующих пуль и снарядов протянулись к летающей лодке, и она, не успев даже сбросить бомбы, резко взмыла вверх и унеслась в сторону. Четыре раза японский самолет выходил в атаку, и четыре раза точный огонь с подводной лодки заставлял его отказываться от своего намерения. Раунд за раундом «Гэтоу» выигрывала бой. Она погрузилась только тогда, когда командир убедился, что отошел от островов Адмиралтейства на достаточно большое расстояние и что до самого утра ему не грозит появление надводных кораблей противника, базирующихся на эти острова.

«Гэтоу» не находилась под моим командованием, но я беспокоился, что и мои подводные лодки захотят последовать ее примеру и при случае ввяжутся в перестрелку с японскими самолетами. А этого мне как раз и не хотелось. Но пока я раздумывал, как бы мне подипломатичнее выразить командиру соединения, в которое входила «Гэтоу», свое несогласие с действиями ее командира, от главнокомандующего военно-морскими силами пришел приказ, в котором он высказывал «отрицательное отношение» к этому эксперименту. Я, впрочем, сомневаюсь, что адмирал Кинг лично подписал этот приказ. Всего два месяца назад он настаивал на принятии нами мер по улучшению противовоздушной обороны подводных лодок. Зачем, спрашивается, улучшать то, чего не собираешься применять в боевой обстановке?

1943 год подходил к концу. Донесения подводных лодок,

возвращавшихся с боевого задания, свидетельствовали о том, что и последний месяц этого года принес хорошие плоды. 22 подводные лодки потопили 29 торговых судов противника общим тоннажем в 127000 тонн и три военных корабля общим водоизмещением в 22000 тонн. Таким образом, всего в 1943 году было потоплено 308 торговых судов противника общим тоннажем в 1336962 тонны и 22 военных корабля общим водоизмещением в 43597 тонн.

В декабре первое место по уничтоженному тоннажу заняла «Сейлфиш». За ней шла «Флайинг Фиш», потопившая в проливе Лусон транспорт тоннажем в 8600 тонн и 10000-тонный танкер в Южно-Китайском море. Неплохой вклад в общее дело внесла и «Салверсайдз», потопившая, причем в течение одной ночи, три судна противника.

Наступившее рождество не было посвящено «миру на земле и доброте к людям». Капитаны 3 ранга Дик Воуг, Джо Гренфелл (начальники соответственно оперативного отдела и отдела стратегического планирования моего штаба) и я провели все утро с адмиралом Спрюэнсом и офицерами его штаба за разработкой «операции Флинтлок», предусматривавшей захват Маршалловых островов. На этот раз, по моему мнению, нам удалось лучше распределить свои силы. Мы, например, отказались от привлечения подводных лодок к несению спасательной службы вблизи основных объектов предстоящего наступления, где эту задачу могли взять на себя многочисленные надводные корабли. Опыт, приобретенный нами при захвате островов Гилберта, показал, что наши силы будут иметь неоспоримое преимущество в воздухе и смогут сами обеспечить спасение летчиков, сбитых над морем. Таким образом, мы гарантировали себя от повторения печального инцидента с «Наутилус». Подводные лодки должны были нести спасательную службу только у отдельных объектов, где нашей бомбардировочной авиации предстояло действовать без поддержки надводных сил.

Начало «операции Флинтлок» было назначено на 29 января, а высадка десантов — на 2 февраля. План захвата Маршалловых островов поражал своей смелостью. Атолл Кваджелейн, главный узел сопротивления японцев, состоявший из сильно укрепленных островов Рой, Намур и Кваджелейн, прикрывался авиацией с атоллов Малоэлап, Мили, Вотье и Джалуит. Это внешнее кольцо сопротивления противника должно было быть подавлено авианосной авиацией, в то время как наши главные силы наносили удар в центре. Кроме того, чтобы обеспечить якорную стоянку нашему флоту, нам нужно было захватить и атолл Маджуро.

Подводные лодки должны были вести патрулирование в районе северного, восточного и южного подходов к базе японского флота в Труке и нести спасательную службу у островов Понапе, Куси и атолла Эниветок. Их основной задачей было уничтожение кораблей противника, и только при появлении крупного и, следовательно, неизвестного еще нашему командованию вражеского соединения, направляющегося к Маршалловым островам, подводные лодки обязаны были сначала донести о нем, а затем уже атаковать. Этого правила мы неизменно придерживались и в дальнейшем при проведении операций с участием надводных сил. Патрулирование у берегов собственно Японии и Марианских островов должно было вестись в обычном порядке, однако особое внимание опять-таки уделялось наблюдению за всеми выходами из японских баз, которыми мог воспользоваться японский флот.

К этому времени все неполадки в электрических торпедах были, наконец, устранены, и подводные лодки «Сихорс» и «Энглер» вышли в море, взяв с собой по восемь штук этих торпед, которые были приняты для кормовых торпедных аппаратов. Командиры подводных лодок намеревались воспользоваться бесследными электрическими торпедами для атак в дневное время. Находившиеся в носовых торпедных аппаратах быстроходные парогазовые торпеды предполагалось использовать в ночное время, когда оставляемый ими след из пузырьков воздуха становится незаметным.

Из артиллерийского управления в Пирл-Харбор поступил новый электрический взрыватель типа «Мк-6», модель 5. Однако очень скоро мы обнаружили, что из-за несовершенного устройства прокладок вода легко проникает к запалу, что неминуемо влечет за собой преждевременный взрыв торпеды сразу же после установки взрывателя на боевой взвод. Нашим мучениям с электрическими торпедами, по-видимому, никогда не суждено было кончиться. Так или иначе, мы продолжали пользоваться своими собственными взрывателями, пока через месяц не получили, наконец, новые прокладки.

20 января мы провели последнее совещание по поводу «операции Флинтлок». Надо сказать, что захват островов Гилберта научил нас многому. Подводные лодки делали теперь прекрасные перископные панорамные снимки плацдармов высадки. Мы делали по две серии таких снимков: одну — на некотором отдалении от береговой линии, а другую — настолько близко к берегу, что на снимках можно было различить каждый лист на кокосовых пальмах.

Со своей стороны я был глубоко заинтересован в «операции

Флинтлок», успешный исход которой позволил бы нам построить на Маршалловых островах передовую базу и лагерь отдыха для наших подводников. В результате радиус действия подводных лодок увеличился бы на 4000 миль.

Тем временем почти каждую ночь поступали донесения о новых успехах наших подводных лодок, находившихся в боевом патрулировании. Подводная лодка «Хэддок» донесла, что 18 января в районе острова Гуам она двумя торпедами повредила эскортный авианосец «Унё» водоизмещением в 20000 тонн. Подводная лодка «Сивулф» потопила в Восточно-Китайском море четыре грузовых судна общим тоннажем в 23000 тонн. Подводная лодка «Кингфиш» во второй половине января сделала «скачок вперед», потопив три танкера противника общим тоннажем в 15600 тонн. «Скипджек» сообщала о потоплении северо-западнее Трука японского эскадренного миноносца «Судзукадзэ» водоизмещением в 1580 тонн и гидроавиатранспорта водоизмещением в 6700 тонн. Юго-восточнее Трука подводной лодкой «Гардфиш» был отправлен на дно эскадренный миноносец «Умикадзэ» водоизмещением в 1580 тонн.

В январе противник потерял на море почти в два раза больше судов, чем в предыдущем месяце. По сведениям объединенного комитета по учету потерь, 35 подводных лодок, в том числе английская подводная лодка «Таллихо», потопили в январе 53 судна общим тоннажем в 154400 тонн, легкий крейсер, два эскадренных миноносца и минный заградитель. В числе потопленных судов было восемь танкеров. Таким образом, наш общий счет уничтоженных танкеров противника равнялся теперь 30 единицам. Те, кто знал, насколько серьезно наши собственные потери в танкерах затрудняли действия в Атлантике, понимали, как сильно эти потери отражались на боеспособности Японии, танкерный флот которой был, кстати сказать, гораздо меньше нашего.

Самая крупная добыча за этот месяц — плавучая база подводных лодок грузоподъемностью в 11933 тонны — выпала на долю подводной лодки «Триггер», которой командовал Дорнин. «Триггер», окрашенная теперь в новый светло-серый маскировочный цвет, перехватила конвой, направлявшийся в Трук. Сблизившись с конвоем, она оказалась примерно в 600 метрах от одного из эскадренных миноносцев охранения. Так как последний, по всей видимости, продолжал не замечать подводную лодку, Дорнин «информировал» его о своем присутствии. Своей целью он выбрал плавучую базу и выпустил в нее четыре торпеды. Все они попали в носовую часть и так близко одна от другой, что почти оторвали ее. Нанеся плавбазе этот

смертельный удар, Дорнин развернулся и выпустил еще четыре торпеды из кормовых торпедных аппаратов, на этот раз в эскадренный миноносец. Однако все они прошли мимо. Тем не менее этот торпедный залп настолько испугал противника, что он обратился в бегство, и «Триггер» беспрепятственно скрылась в темноте.

Захват острова Квадженлейн был завершен в необычайно короткий срок и с минимальными потерями. Было очевидно, что мы многому научились во время проведения операции по захвату атолла Тарава. По возвращении в Пирл-Харбор генерал Холланд Смит, командовавший десантными силами при захвате Квадженлейна, говорил, что после артиллерийской подготовки, которую подошедшие близко к берегу корабли вели из своих 305-, 356- и 406-мм орудий, «даже малыш с пугачом в руках беспрепятственно захватил бы первые 350 метров плацдарма высадки на острове Квадженлейн». Атолл Маджуро, где имелась прекрасная якорная стоянка, оказался покинутым японцами. Начавшаяся было артиллерийская подготовка осталась без ответа, и наши десантники немедленно захватили атолл.

Адмирал Нимиц, вернувшийся из поездки по нашим вновь приобретенным владениям, разрешил мне вылететь туда и подыскать место для новой базы подводных лодок. Командующий авиацией ВМС на Тихом океане адмирал Тауерс, который также намеревался отыскать подходящие пункты для своих новых баз на Маршалловых островах, предложил мне место в своем самолете.

Адмирал Тауерс занялся обследованием атолла Тарава, а я пересел в другой самолет и отправился посмотреть на атолл Маджуро. Я никогда не забуду величественное зрелище, представшее перед нами при приближении к атоллу. Сотни кораблей, начиная от огромных авианосцев и кончая маленькими десантными кораблями, стояли на якорях в нежно-голубых водах лагуны.

Я нанес визит адмиралу Спрюэнсу на борту его флагманского корабля «Нью Джерси». Флот мало пострадал при захвате атоллов Квадженлейн и Маджуро, и адмирал Спрюэнс, развивая успех, готовился теперь к захвату атолла Эниветок. Одновременно силами авиации и корабельной артиллерии наносился удар по острову Трук с целью подавления имеющихся там сил противника. Выход был назначен на 16.00. Предстоящая операция была частью общего стратегического плана, предусматривавшего ее проведение в случае быстрого и успешного завершения наступления на Маршалловых островах. Поэтому перед отлетом из Пирл-Харбора я наметил посты спасательной службы и районы патрулирования для своих подводных лодок на случай

проведения такой операции. Теперь же у меня оставалось время только на то, чтобы передать адмиралу Спрюэнсу копию моего оперативного приказа и пожелать ему удачи.

В этой операции были введены новые меры для обеспечения безопасности наших подводных лодок и своевременного предупреждения их на тот случай, если флот в ходе преследования противника зайдет в непредусмотренные районы. Было решено, что американские корабли охранения не будут нападать на подводную лодку, если она первой не нападет на них или не займет позиции, позволяющей атаковать наиболее ценные корабли. Но даже в этом случае, когда требования безопасности вынудят атаковать подводную лодку, глубинные бомбы должны взрываться на глубине, не превышающей 45 метров. Было решено также, что для предупреждения подводных лодок о возможности появления в районе их боевых действий своих надводных сил из штаба главнокомандующего подводным лодкам будет передано определенное английское слово. Мы отобрали ряд таких слов и в течение нескольких дней посылали учебные сообщения, чтобы приучить всех к этой процедуре.

Я занялся изучением карты, чтобы наметить остров, пригодный для постройки лагеря отдыха, на случай если на Кваджелейне не окажется ничего подходящего. Я нашел множество прекрасных островов нужных мне размеров, но меня особенно привлекал атолл Маджуро, так как он на 240 миль был ближе к Японии, чем все остальные.

Во время нашего перелета из Пирл-Харбора адмирал Тауерс и я внимательно изучили карту атолла Кваджелейн. Мы не могли рассчитывать на сам остров Кваджелейн, так как здесь предполагалось создать военно-морскую операционную базу, но ближайший к нему с севера остров Эбее, кажется, прекрасно отвечал нашим требованиям. Однако Тауерс, по-видимому, считал, что этот остров недостаточно велик для нас двоих. Я же, напротив, склонен был думать, что мы могли прекрасно там разместиться, так как мне достаточно было участка в 250 гектаров.

Наконец показался атолл Кваджелейн, и адмирал Тауерс приказал пилоту сделать круг над островами Эбее и Кваджелейн. Под нами расстилалась страшная картина разрушения. Остров Эбее, на котором я остановил свой выбор, напоминал переболевшую оспой пустыню. Было ясно, что мне здесь не удастся найти места, где подводники могли бы отдохнуть от нервного и физического переутомления. Я повернулся к Тауерсу и сказал: «Адмирал, забудьте, что я претендовал на часть Эбее. Он полностью принадлежит вам».

Наш самолет совершил посадку в лагуне, и мы поднялись на борт «Рокки Маунт», одного из первых штабных кораблей, где держал свой флаг контр-адмирал Келли Тернер. Он сообщил нам последние данные о размещении частей на захваченных островах и переправил нас на остров Квадженлейн, чтобы мы могли познакомиться с окружающей местностью.

Капитан 2 ранга Эрк и я завладели морским охотником и отправились на север, где в 10 милях от Квадженлейна находился островок с каким-то трудно произносимым названием, позднее переименованный нами в остров Беннет. Эрк прибыл вместе со мной из Пирл-Харбора. Плавучая база соединения подводных лодок «Сперри» также должна была перебраться на новое место, и он помогал мне в поисках. Остров Беннет почти не пострадал от огня нашей артиллерии, но по многим причинам не подходил для организации базы.

Атолл Маджуро все больше и больше привлекал мое внимание. Но прежде чем принять окончательное решение, мы посетили еще один остров. Он почти не был тронут войной, но зато не имел подходящей якорной стоянки для плавучей базы и хорошего пляжа для купания.

Возвратившись на «Рокки Маунт», мы вместе с капитаном 2 ранга Джонсоном, офицером штаба адмирала Спрюэнса, самым внимательным образом изучили карту атолла Маджуро. В итоге, в основном благодаря совету Джонсона, мы остановили свой выбор на маленьком островке, который назвали Мюрна. Его местное название было слишком сложно для нашего англо-саксонского языка. Вряд ли мы смогли бы сделать более удачный выбор, ибо островок был на редкость живописным уголком.

Когда мы вернулись в Пирл-Харбор, бомбардировка атола Эниветок, предпринятая в целях ослабления сопротивления противника, уже шла полным ходом, а наши подводные лодки находились на назначенных позициях. Одни занимались спасением сбитых летчиков, другие преграждали путь вражеским судам и кораблям, которые могли попытаться вырваться из Трука. Мы все предполагали, что 5-й флот адмирала Спрюэнса будет обнаружен противником до того, как он подойдет к Труку, и поэтому ожидали, что японцы попытаются уйти оттуда, воспользовавшись для этой цели северным, западным или южным проходами. Подводные лодки «Скейт», «Санфиш», «Сирейвн» охраняли северный проход; «Тэнг», «Эспро» и «Берфиш» были развернуты к западу и северо-западу, а «Дартер», «Дейс» и «Гэтоу» из брисбенского оперативного соединения контр-адмирала Файфа заняли позиции к югу и юго-западу. Однако нам не удалось оказать «теплого приема» беглецам, и лишь только

потому, что японцы не получили предупреждения о подходе сил Спрюэнса и 17 февраля были застигнуты врасплох бомбардировщиками и истребителями с авианосцев контр-адмирала Митчера.

Нашим подводным лодкам также удалось сказать свое слово. В конце дня 16 февраля подводная лодка «Скейт», находясь в подводном положении, атаковала и потопила новый японский легкий крейсер «Агамо». Все четыре торпеды, выпущенные «Скейт», попали в цель. «Тэнг» потопила крупное грузовое судно. На следующий день самолетами и артиллерийским огнем кораблей авианосного соединения был потоплен эскадренный миноносец «Майкадзэ», доставлявший в Трук спасенных с «Агано».

Некоторые наши подводные лодки находились в такой близости от островов Трук, что могли хорошо видеть, как корабли адмирала Спрюэнса маневрировали вокруг них. Эта картина была дорога сердцу каждого подводника. В течение долгих 26 месяцев подводные лодки одни вели войну в безбрежных просторах Тихого океана, и, конечно, приятно было видеть здесь другие силы, которые взяли на себя часть задачи по разгрому противника в этих водах.

По прибытии в Пирл-Харбор я получил разрешение приступить к переводу плавучей базы подводных лодок и плавучего дока на остров Мюрна и к постройке там лагеря отдыха для подводников. Но не успели еще просохнуть чернила на приказе, которым предписывалось начать эту кутерьму, как была получена радиограмма от Спрюэнса, предлагавшего нанести 23 февраля удар по Сайпану — самому сильному опорному пункту противника в группе Марианских островов. Исключительный успех бомбардировки Трука вызвал у него сильное желание повторить удар и уж потом заняться ремонтом и отдыхом на Маджуро.

Адмиралу Нимицу понравилась эта идея, и начальник его штаба контр-адмирал Мак-Моррис вызвал меня к себе, желая узнать, чем подводные силы могут тут помочь. К счастью, мы имели в этом районе достаточное число подводных лодок. Дик Воуг, я и несколько офицеров из штаба главнокомандующего принялись за работу и к полуночи представили адмиралу окончательный план. После его одобрения заработало радио, направляя подводные лодки на боевые позиции.

Наш план был тот же, что и при операции против Трука. Поскольку 5-й флот должен был нанести удар с востока, мы развернули подводные лодки «Эпогон», «Сирейвн», «Санфиш» и «Скипджек» по дуге окружности, проходившей к западу от острова

Сайпан. «Тэнг» мы поставили позади этой линии, чтобы преградить путь всякому кораблю, которому удастся прорваться через нее. На время воздушного удара по острову «Санфиш» была поставлена дополнительная задача — обеспечить спасение летчиков, сбитых над морем.

58-му оперативному авианосному соединению не удалось подойти к Сайпану незамеченным, как это было у Квадженлейна и Трука. Японские разведывательные самолеты обнаружили его еще 22 февраля. Вслед за ними появились бомбардировщики и торпедоносцы противника, но корабли контр-адмирала Митчера отогнали их прежде, чем они успели лечь на боевой курс. Несколько самолетов было сбито. Наши корабли не получили повреждений и нанесли удар в намеченный срок.

Подводная лодка «Санфиш» потопила два довольно больших японских судна, которые вышли из гавани Танапаг перед самым налетом нашей авиации. Сквозь пелену дождя, в ночной тьме, командир лодки опознал первое из них как эскортный авианосец, но объединенный комитет по учету потерь классифицировал оба корабля как транспорты. Командир «Тэнг» Дик О'Кейн также добился отличного результата, потопив одно грузо-пассажирское и три грузовых судна. Помимо них, он уже имел на своем боевом счету грузовое судно тоннажем в 6800 тонн. Это был первый самостоятельный боевой поход О'Кейна в качестве командира подводной лодки. В свое время он прошел хорошую школу на «Уоху» Маша Мортона, и, кажется, это пошло ему на пользу.

17 февраля к нам в Пирл-Харбор вместе со своими музыкантами прибыл капитан 2 ранга Эдди Пибоди — «король банджо», как его называли друзья. Эдди был моим старинным приятелем, вместе с ним мы участвовали во многих походах. Эдди превосходно играл на укелеле и банджо и часто развлекал нас своей музыкой. Пожалуй, нет другого такого средства для сплочения экипажа и поддержания хорошего настроения, как хорошая музыка. В бытность мою командиром подводной лодки «N-5» я предложил однажды обменять двух первоклассных торпедистов на кока с «К-8», умевшего играть на аккордеоне. Но меня постигла неудача, так как командир «К-8» не хотел менять этого парня даже на весь мой корабль. В конце 1943 года Эдди Пибоди запросил меня: могу ли я вытащить его к себе на Тихий океан. Мне удалось это сделать. Эдди не только воспитал свою небольшую музыкальную группу — четырех прекрасных музыкантов с волшебником-певцом Джоном Картером, но и организовал нам два военно-морских оркестра, людей для которых он набрал и обучил на Великих озерах. Это было поистине благодеянием, так как их музыка доставляла огромное

наслаждение морякам таких отдаленных передовых баз, как Мидуэй, Маджуро, Гуам и Сайпан.

Однажды утром в последнюю субботу февраля на базу подводных лодок прибыл адмирал Нимиц и вручил 18 орденов офицерам, унтер-офицерам и рядовым. У нас вошло в обычай проводить подобные церемонии на борту одной из подводных лодок. На этот раз этой чести удостоилась «Таллиби». На остальных подводных лодках, так же, как и на берегу, работы не приостанавливались, но все могли следить за церемонией награждения, так как микрофон, которым пользовался адмирал Нимиц, был включен в общую радиотрансляционную сеть.

Мы были очень довольны, что награды подводникам вручал сам «Большой Босс», потому что он всегда выступал кратко, энергично и очень часто пересыпал свою речь остроумными шутками. В тот день адмирал был в превосходном настроении, и награждение прошло особенно хорошо. Вообразите мое изумление, когда я услышал вдруг свою фамилию. Адмирал объявил, что я награждаюсь орденом «Почетного легиона» за «исключительно умелое руководство в качестве командующего подводными силами Тихоокеанского флота». В приказе о моем награждении говорилось: «…Им была предложена программа испытаний, имевшая огромное значение для дальнейшего ведения войны. Повысившаяся эффективность действий подводных лодок, состоящих под его командованием, является прямым результатом осуществления данной программы и в конечном итоге привела к значительному увеличению количества поврежденных и потопленных судов и кораблей противника».

Я был столь же обрадован, сколь и удивлен, ибо считал мой вклад в решение проблемы несовершенных торпед, названной в приказе «программой испытаний», не чем иным, как своим прямым служебным долгом. Тем не менее было приятно сознавать, что «Большой Босс» так высоко оценил проделанную нами работу. Да ее и нельзя было отрицать, так как в результате не только улучшились боевые качества торпед и повысился моральный дух наших подводников, но и резко возрос процент попаданий. Например, в декабре и январе из 482 торпед, выстреленных подводными лодками Тихоокеанского флота, в цель попали 220, что составило уже 45,6 процента против 20 процентов попаданий, которые мы имели в начале войны.

Счет потопленных в течение февраля судов был превосходным и практически равнялся тому, который мы имели в ноябре 1943 года, являвшемся рекордным месяцем. На дно было отправлено 51 судно общим тоннажем 231002 тонны, в том числе 9 танкеров, в которых японцы так остро нуждались. Кроме того,

были потоплены легкий крейсер, два эскадренных миноносца и подводная лодка. Этому счету мы были обязаны 23 нашим подводным лодкам.

Подводная лодка «Грейбэк» капитана 3 ранга Мура, погибшая вместе со всем экипажем во время этого боевого похода, заняла первое место. Ею были потоплены четыре судна общим тоннажем в 21549 тонн. На второе место вышла «Тэнг», потопившая пять вражеских судов общим тоннажем в 21429 тонн. Третье заняла «Поджи», пустившая на дно также пять судов общим тоннажем в 21152 тонны. И, наконец, четвертое место по праву принадлежало поразившей всех нас подводной лодке «Джек», потопившей в Южно-Китайском море к северу от Борнео за один день 19 февраля четыре танкера противника.

Конец февраля был ознаменован захватом островов Адмиралтейства силами генерала Макартура и контр-адмирала Кинкейда в результате операции, которая продолжалась в течение всего месяца. Благодаря этому Рабаул, Кавиенг и все пункты дальше к юго-востоку были отрезаны от Японии, и гарнизоны их не могли отныне надеяться на сколько-нибудь серьезную помощь.

Потеря Маршалловых островов, атолла Эниветок и островов Адмиралтейства, а также мощные воздушные налеты на Трук и Сайпан явились жестоким ударом для японцев в феврале 1944 года. Наша военная машина мчалась вперед полным ходом.

Глава 10

Мы потеряли еще несколько подводных лодок. Активность японских противолодочных сил резко возросла, и это серьезно беспокоило нас. Очевидно, противник извлек соответствующие уроки из своего печального опыта, и нашим подводным лодкам действовать стало труднее и опаснее. Встревоженный отсутствием сведений о подводной лодке «Скорпион», я поспешно вышел на Мидуэй на подводной лодке «Барб».

«Скорпион» запаздывала с возвращением из боевого похода, но мы еще надеялись, что увидим ее в базе на атолле Мидуэй. Мы знали, что у «Скорпион» вышла из строя радиосвязь. В этом случае подводные лодки подходили к базе в ночное время и доносили о своем прибытии сигнальными ракетами. Такой порядок был установлен для того, чтобы исключить возможность атаки подводной лодки каким-нибудь бесшабашным летчиком. С тревогой ожидали мы ночь за ночью появления «Скорпион», но безуспешно, и 6 марта было объявлено, что она «не вернулась в срок, возможно, погибла».

«Скорпион» вышла из базы на атолле Мидуэй для патрулирования в Восточно-Китайском и Желтом морях. Через два дня командир лодки донес, что один из членов экипажа получил перелом предплечья. По радио было условлено, что «Скорпион» встретится в море с возвращавшейся из боевого похода «Херринг» и отправит с ней больного на Мидуэй. Эта встреча состоялась, но из-за штормовой погоды передача пострадавшего с лодки на лодку оказалась невозможной. «Херринг» донесла об этом, добавив, что подтверждающее донесение «Скорпион» последует. Больше мы не слышали о «Скорпион». В японских документах также нет никаких сведений, которые пролили бы свет на ее судьбу. Вероятнее всего, «Скорпион» погибла на вражеских минах, которые, как мы узнали позже, были поставлены по всему Желтому морю. Как видно из данных объединенного комитета по учету потерь, «Скорпион» за время своей боевой деятельности потопила четыре судна противника общим тоннажем 18316 тонн.

В середине марта меня стала волновать судьба подводной лодки «Грейбэк» капитана 3 ранга Мура. Этот корабль имел на своем боевом счету много потопленных судов противника, а его командир считался решительным и опытным офицером. За время своего последнего похода в район пролив Лусон — Южно-Китайское море «Грейбэк» дважды доносила об успешных атаках. Из второго донесения следовало, что у нее осталось всего две

торпеды: одна в носу, другая в корме. Мур получил приказание возвратиться на Мидуэй. Однако подтверждения о получении этого приказа не последовало. После долгого, но безрезультатного ожидания мне пришлось доложить главнокомандующему, что «Грейбэк» не возвратилась в назначенный срок и, вероятно, погибла. Как сообщили японцы, 26 февраля прямым попаданием авиабомбы, сброшенной с авианосного самолета, ими была потоплена подводная лодка. Это произошло примерно в том районе, где, по нашим расчетам, должна была находиться «Грейбэк». Подводная лодка, о которой говорили японцы, взорвалась и сразу же затонула, оставив на поверхности моря огромное масляное пятно. По данным объединенного комитета по учету потерь, «Грейбэк» за десять боевых походов потопила 14 судов и кораблей противника, в том числе подводную лодку, эскадренный миноносец и вспомогательный крейсер.

В конце 1943 года в нашем штабе появилось еще одно небольшое отделение. Новая группа, которую возглавлял д-р Райнхарт, получила название оперативной научно-исследовательской группы подводных сил. В ее задачу входило: изучение и анализ боевых донесений подводных лодок и других материалов, могущих служить источником сведений о противнике; установление степени эффективности используемых нами тактических приемов; выяснение того, какие противолодочные действия противника представляют наибольшую опасность для наших подводных лодок и какой способ уклонения от них дает наилучшие результаты, и так далее. Короче говоря, д-р Райнхарт и его помощники представляли собой группу беспристрастных и строгих ученых, которые сводили к цифрам и графикам все, что нами делалось, и, пользуясь ими, показывали нам светлые и теневые стороны нашей деятельности. Они поддерживали постоянный контакт с вашингтонской научно-исследовательской группой по изучению приемов ведения противолодочной борьбы, от которой получали ценные сведения, накопленные в результате обобщения опыта битвы за Атлантику.

Результаты их деятельности зачастую были просто потрясающими и всегда чрезвычайно ценными для определения главного направления наших усилий. Еще до окончания войны они смогли сообщить нам (и доказали правильность своих выводов), на каких дистанциях стрельба дает наилучшие результаты, какие углы растворения торпед в залпе обеспечивают наибольшую вероятность поражения цели, какие действия с нашей стороны привели к наибольшим потерям. Плоды этих

исследований опубликовывались ежемесячно, а иногда даже и чаще, в нашем «Бюллетене подводника».

Исследовательская группа постоянно подчеркивала необходимость оснащения подводных лодок специальным оружием и различными устройствами, в частности имитационными патронами, позволяющими сбить со следа противолодочные корабли противника, и новыми типами торпед, предназначенных для уничтожения мелкосидящих судов, которые было почти невозможно поразить торпедами, имевшимися на вооружении. Для меня этот вопрос был не новым. Наоборот, уже довольно длительное время он сильно занимал меня. Да это и не удивительно: мы теряли в среднем по две подводные лодки в месяц и, кроме того, имели основание предполагать, что на дозорных кораблях противника появился радиолокатор. Так, командир подводной лодки «Рок» доложил мне, что ночью его преследовал эскадренный миноносец противника, несомненно, имевший радиолокатор. Снаряд эскадренного миноносца попал в тумбу перископов подводной лодки и повредил оба перископа и антенну радиолокатора. К счастью, «Рок» в этот момент погружалась, иначе снаряд угодил бы в боевую рубку. Новое секретное оружие уже было создано и довольно широко применялось как противником (особенно немцами), так и нашими силами в Атлантике. Однако сознание этого ничуть не уменьшало нашего раздражения по поводу проволочек со снабжением, с которыми постоянно приходилось сталкиваться на Тихом океане.

Чтобы разъяснить причины этого раздражения, приведу в качестве примера случай, происшедший с подводной лодкой «Тэмбор». Однажды ночью ей довелось встретиться с вражеским сторожевым кораблем. Противники были ошеломлены, обнаружив друг друга на самой близкой дистанции. Японец быстро развернулся, чтобы таранить подводную лодку. К счастью, 20-мм пушка «Тэмбор» находилась в готовности, и, едва успев изменить курс, подводная лодка открыла по сторожевику ураганный огонь, буквально сметя его комендоров, которые попытались пустить в ход свое оружие. Сторожевой корабль проскочил в двух десятках метров за кормой подводной лодки и сразу же стал циркулировать, чтобы занять позицию для бомбометания. «Тэмбор» тем временем погрузилась. Однако ей не удалось избежать атаки глубинными бомбами, которые загнали ее на глубину 90 метров и причинили несколько серьезных повреждений. В этих условиях «Тэмбор» с успехом могла бы применить новое секретное оружие, в то время уже использовавшееся в Атлантике, если бы, конечно, располагала

им.

К началу марта подводные лодки, базировавшиеся на Пирл-Харбор, приняли от подводных лодок типа «S», которые выводились из состава флота, новый район, носивший название «Полярный круг». 23 марта из первого боевого похода в этот район возвратилась подводная лодка «Сэндлэнс» капитана 3 ранга Гаррисона. «Полярный круг» включал в себя Курильские острова с омывающими их водами. Особый интерес для нас представляли здесь острова Парамушир и Мацува, где размещались довольно крупные базы противника. Гаррисон пустил на дно три грузовых судна общим тоннажем в 12756 тонн и 3000-тонный легкий крейсер «Тацута». Две последние жертвы «Сэндлэнс» потопила южнее Токийского залива, возвращаясь из крейсерства у Курильских островов.

13 марта в первой половине ночи Гаррисон вел патрулирование в надводном положении. Ярко светила луна. Неожиданно появившийся самолет противника вынудил его срочно погрузиться. В 02.40 он всплыл под перископ и обнаружил, что находится в середине конвоя из пяти грузовых судов и трех кораблей охранения. Дальше события развивались с молниеносной быстротой. Гаррисон выстрелил по трем целям всеми остававшимися у него шестью торпедами. Крейсер, пораженный лишь одной торпедой, затонул, как и грузовое судно. Еще один транспорт был поврежден, но, по-видимому, сумел дотянуть до ближайшего порта. Затем на «Сэндлэнс» обрушились глубинные бомбы. Подводники насчитали их в общей сложности 102 штуки. Жестокая бомбардировка продолжалась 16 часов. Поразительно, что «Сэндлэнс» получила лишь незначительные повреждения. За этот выдающийся боевой поход она была отмечена президентом.

После чрезвычайно успешной бомбардировки Трука и Сайпана было решено нанести силами авианосного оперативного соединения удар по островам Палау, Яп, Улити и атоллу Волеаи.

В результате нескольких совещаний с адмиралом Спрюэнсом, контр-адмиралом Митчером и офицерами штаба адмирала Нимица мы разработали план использования подводных лодок для спасения сбитых летчиков, а также блокады Палау — единственного острова, где мы надеялись встретиться с более или менее значительными силами противника. Палау был блокирован с запада подводными лодками «Таллиби», «Блэкфиш», «Бэшо», «Тэнг» и «Арчерфиш». Спасательную службу несли подводные лодки: «Танни» — у острова Бабелтуап, «Гар» — у Пелелиу, «Пампанито» — у Япа и «Хардер» — у Волеаи.

В этой операции мы потеряли «Таллиби». Как выяснилось

после войны, она погибла от своей же торпеды, описавшей полную циркуляцию. Это произошло за три дня до начала операции. С гибелью «Таллиби» северный участок линии блокады оказался открытым. Нет сомнения, что большая часть торговых судов противника, которые начали удирать за день до нанесения нашей авиацией удара, сумела проскочить через эту брешь.

Но одной важной цели все же не удалось ускользнуть невредимой. За день до начала операции подводная лодка «Танни», которой командовал Скотт, подошла к Западному проходу — главному проходу к островам Палау с запада. В быстро сгущавшихся сумерках Скотт внезапно увидел очертания огромного линейного корабля, который шел в охранении легкого крейсера и двух эскадренных миноносцев. Это был 63000-тонный «Мусаси» — один из двух японских сверхгигантов. Неожиданный поворот исполинского корабля поставил Скотта в невыгодное для атаки положение, но он все же дал залп с дистанции 2200 метров, надеясь, что «Мусаси» не сумеет уклониться от всех шести торпед. Бдительный страж гиганта — эскадренный миноносец — заметил приближение торпед и объявил тревогу. В результате линейный корабль сумел вовремя отвернуть и уклониться от четырех торпед. Две торпеды попали в носовую часть, но «Мусаси» ухитрился благополучно удрать. Попади они в корму, линейный корабль, возможно, потерял бы ход, а тогда другие подводные лодки или бомбардировщики контр-адмирала Митчера непременно добили бы его на следующее утро. Но вместо этого «Мусаси» просуществовал еще шесть месяцев.

На следующий день «Танни» опять не повезло. Подводная лодка патрулировала в надводном положении в 30 милях к западу от Палау, ожидая сигналов от сбитых летчиков и наблюдая за бомбардировкой нашей авиации. Вскоре на лодке заметили девять самолетов-торпедоносцев, шедших в западном направлении. Неожиданно два из них отделились от строя и направились прямо к «Танни». Затем головной самолет повернул обратно, однако его ведомый пронесся над лодкой так низко, что на крыльях были отчетливо видны американские опознавательные знаки, и сбросил 1000-килограммовую бомбу. Она упада в каком-нибудь десятке метров по правому борту подводной лодки. Скотт задраил рубочный люк, и «Танни» полетела в глубину подсчитывать повреждения. К счастью, взрыв бомбы вызвал только короткое замыкание и пожар на посту управления главными электродвигателями, который был быстро ликвидирован. Во время этого нападения «Танни» находилась в пределах района, где атаки подводных лодок были запрещены. Какой-то бесшабашный летчик по небрежности чуть было не

отправил к праотцам подводную лодку стоимостью в 10 миллионов долларов и 80 своих соотечественников в том самом месте, где они специально находились, чтобы спасти его в случае гибели самолета.

За этот боевой поход «Танни» выпустила много торпед. Ее командир сообщил о потоплении нескольких судов, а также подводной лодки и эскадренного миноносца противника. Однако объединенный комитет засчитал ему потопление лишь подводной лодки «I-42».

Примером того, с какой самоотверженностью и энергией наши парни спасали жизнь летчикам и какому риску они подвергались при этом, могут служить действия подводной лодки «Хардер» Сэма Дили, которая несла спасательную службу у атолла Волеаи.

Наши самолеты делали один заход за другим. Бомбы градом сыпались на несчастный островок. Дома целиком взлетали на воздух, опадая вниз грудами обломков. Истребители носились во всех направлениях, подавляя огонь зенитной артиллерии противника. Вдруг один из самолетов сделал горку над подводной лодкой и сообщил Сэму по радиотелефону, что дальше к западу сбит летчик. «Хардер» дала полный ход и направилась туда, чтобы подобрать его. Пилот сбитого самолета был обнаружен на берегу, который виднелся примерно в 1300 метрах позади линии прибоя. Заполнив носовые цистерны главного балласта, Дили дал самый малый ход и пошел к острову. Он продвигался вперед до тех пор, пока нос его корабля не уткнулся в риф. Были вызваны добровольцы пойти за пилотом на резиновой надувной шлюпке, которая, как оказалось, не имела весел. Вскоре три матроса спрыгнули за борт и поплыли к берегу, толкая шлюпку перед собой. Тем временем самолет сбросил пострадавшему летчику надувную шлюпку. Взобравшись в нее, тот пытался подгрести к спасательной группе, но его относило все дальше в сторону. В конце концов через полтора часа двум морякам удалось добраться до летчика, который к тому времени совсем выбился из сил. Матросы спасательной группы, пробиваясь через буруны, сильно порезались о кораллы и также чувствовали себя неважно. Тем не менее они посадили летчика в свою шлюпку и поплыли к бурунам, где к ним присоединился еще один доброволец. После этого вся группа отбуксировала шлюпку с летчиком к подводной лодке. Во время этой спасательной операции большую помощь оказали «Хардер» истребители, которые ожесточенно обстреливали остров, подавляя снайперов, ведших огонь по спасательной группе и подводной лодке.

«Танни» несла спасательную службу у островов Палау и

обнаружила в море двух японских летчиков. Один из них поднялся на борт подводной лодки, но другой предпочел навсегда остаться там, где его нашли. Подводная лодка «Гар» в районе острова Пелелиу подобрала восемь авиаторов.

Как показывают данные объединенного комитета по учету потерь, в марте 1944 года 20 наших подводных лодок потопили 27 грузовых судов противника общим тоннажем в 123462 тонны, легкий крейсер, эскадренный миноносец, подводную лодку, канонерскую лодку и морской охотник. Наибольшее количество судов — четыре — уничтожила подводная лодка «Тотог», действовавшая у Курильских островов и в районе острова Хоккайдо. Однако по сумме потопленного тоннажа на первое место вышла «Лэпон», одна из подводных лодок контр-адмирала Кристи, потопившая в Южно-Китайском море три крупных грузовых судна противника. Наши успехи в марте были довольно скромными по сравнению с предыдущим месяцем. Это объясняется тем, что многие подводные лодки использовались для спасательной службы и другой «подсобной» работы по поддержке стремительно наступавшего 5-го флота.

Сразу же после завершения удара по Палау 5-й флот адмирала Спрюэнса и 58-е оперативное авианосное соединение контр-адмирала Митчера занялись разработкой плана новой бомбардировки Трука. Я не знаю, родилась ли эта идея сразу или вынашивалась уже долгое время, но она всем нам понравилась. Капитан 2 ранга Дик Воуг и я затратили несколько часов на разработку с офицерами штаба адмирала Нимица интересовавших нас пунктов общего оперативного приказа и вопросов взаимодействия подводных лодок с надводными и воздушными силами. Во время предыдущих совместных операций мои подводные лодки дважды подвергались нападению со стороны своих сил, и я не хотел, чтобы это повторилось еще раз.

Адмирал Нимиц предложил мне вылететь вместе с ним на атолл Маджуро. Туда после завершения успешных действий в районе западной части Каролинских островов возвращался 5-й флот, и главнокомандующий Нимиц хотел лично ознакомиться с готовившейся новой операцией и выслушать рассказ о недавнем триумфе Спрюэнса.

Мы прибыли на Маджуро утром и сразу же отправились на линейный корабль «Нью Джерси», на котором держал свой флаг адмирал Спрюэнс. На созванном здесь расширенном совещании присутствовали контр-адмиралы Марк Митчер, Айк Гриффин, Джонни Гувер, Свид Хэнсон, Оле Оддендорф и некоторые другие с офицерами своих штабов. В своем сообщении начальник оперативного отдела штаба Спрюэнса дал анализ планируемых

ударов.

Следующий день я провел на борту «Сперри» вместе с командиром 10-го соединения подводных лодок капитаном 2 ранга Эрком и капитаном 2 ранга Уоткинсом — командиром одного из дивизионов соединения. Кроме того, я осмотрел наш лагерь отдыха на острове Мюрна.

Начало нашей ремонтной деятельности на Маджуро положила «Кингфиш», которая была первым клиентом. Накануне моего отъезда сюда прибыла и «Флайинг Фиш». Ее командир доложил, что им потоплены три судна противника, а два других повреждены. Послевоенные данные подтвердили это.

С Маджуро я отправился на атолл Эниветок, где собирался подыскать якорную стоянку для плавучих баз и участок под строительство лагеря отдыха на случай, если бы он нам вдруг понадобился. Я внимательно обследовал атолл и нашел, что острова Джаптан и Рунит годны для использования в качестве передовых баз подводных лодок, если мы когда-либо будем нуждаться в этом. Хотя война стремительно катилась вперед и я уже подумывал о размещении своих подводных лодок в Апра-Харбор на острове Гуам, оба эти острова я всегда держал в памяти.

На обратном пути на Квадженлейн мы приземлились на острове Намур. Начальником гарнизона оказался мой старый приятель капитан 2 ранга Ивен. Он показал мне много интересного, в том числе несколько японских торпед и кислородный компрессор. Японцы использовали в своих торпедах кислород (а не сжатый воздух, как это делали мы) и керосин вместо спирта. Соседство кислорода и керосина грозило взрывом, однако позже, уже в Сасэбо, японский морской офицер разъяснил мне, что у них никогда не было несчастных случаев. Но я отметил для себя, что место, на котором снаряжались их торпеды, было огорожено толстой бетонной стеной. Японские торпеды были дальноходными, обладали высокой скоростью и несли большой заряд взрывчатого вещества.

Возвратившись в Пирл-Харбор, я нашел свой стол заваленным обычной грудой всевозможных бумаг. Наши дела обстояли неважно. Было похоже на то, что японцы оставили океанские коммуникации. В море у нас находились 44 подводные лодки, причем 26 из них занимались в это время непосредственно боевым патрулированием, однако донесений о потоплении судов противника было крайне мало.

Находясь на Маджуро, я получил донесение, что подводная лодка «Скэмп» сильно повреждена противолодочной бомбой, сброшенной вражеским самолетом. В Пирл-Харборе я узнал всю

историю этого злополучного похода.

«Скэмп» входила в состав подводных сил 7-го флота. Утром 7 апреля во время патрулирования южнее залива Давао (Филиппинские острова) она обнаружила оперативное соединение противника, которое состояло из шести крейсеров, прикрывавшихся эскадренными миноносцами и авиацией. Условия для атаки в подводном положении были крайне неблагоприятными, так как море было зеркально спокойным. Во время сближения подводная лодка была обнаружена противником по следу, оставляемому перископом на водной глади, и подверглась атаке глубинными бомбами, которые не причинили вреда. «Скэмп» ушла на глубину и оставалась там в течение нескольких часов, после чего всплыла, чтобы передать радиодонесение в базу об обнаружении противника.

Установить связь никак не удавалось, и подводная лодка, находясь в надводном положении, тщетно пыталась передать донесение. В 15.43 была замечена летающая лодка противника, приближавшаяся со стороны солнца, и «Скэмп» срочно погрузилась. Она уже была на 12-метровой глубине, когда по правому борту, примерно в районе дизельного отсека, раздался близкий взрыв. К счастью, между дизельным и кормовым аккумуляторным отсеками имелась переборка, которая и сообщила добавочную прочность обшивке корпуса. Если бы не она, листы обшивки, по всей вероятности, не выдержали бы.

Люди попадали с ног, свет погас, и подводная лодка начала падать на дно, до которого, кстати, было несколько сот метров. Было включено аварийное освещение. На лодке начали принимать меры к тому, чтобы приостановить погружение. В этот момент из кормового отсека донесся отчаянный вопль: «Пожар в моторном отсеке!» Руль оказался заклиненным в положении «лево на борт», прочный корпус был сильно помят, кормовые отсеки заволакивало густым едким дымом, а шахта подачи воздуха к дизелям была повреждена вне прочного корпуса. Отрицательная плавучесть подводной лодки увеличилась примерно на 20 тонн. Положение было отчаянным, и командир уже думал о том, чтобы всплыть и попытаться прорваться в надводном положении. Но лейтенант Бешани, продув все балластные цистерны, наконец задержал подводную лодку на глубине 100 метров. Люди в корме угорели, Wo продолжали работать, пока не справились с пожаром.

Из пробитых цистерн «Скэмп» вытекло около 26,5 тонны топлива, и японские летчики сначала посчитали ее потопленной. Затем они, по-видимому, обнаружили масляный шлейф, тянувшийся за лодкой в то время, как она уходила от своих

преследователей, находясь теперь на меньшей глубине, и снова принялись бомбить ее. Бомбардировка продолжалась до наступления темноты. Около 21.00 «Скэмп» всплыла и взяла курс на ближайшую базу, расположенную на островах Адмиралтейства.

17 апреля мне пришлось с горечью доложить командованию, что подводная лодка «Траут» капитан-лейтенанта Кларка не вернулась в срок и, вероятно, погибла. И корабль, и его командир были ветеранами многих боевых походов. После войны стало известно, что 29 февраля примерно в 700 милях к юго-востоку от Формозы «Траут» потопила японский пароход «Сакито Мару». Она не донесла об этом, как у нас было принято, и поэтому следует предположить, что она погибла во время этой атаки или вскоре после нее. Согласно данным объединенного комитета по учету потерь, за свои 11 боевых походов «Траут» потопила 12 судов противника, в том числе подводную лодку «I-182».

Примерно в это время к нам прибыла группа специалистов по торпедному оружию, чтобы обсудить с моим «мозговым трестом» вопросы использования электрических торпед вообще и торпеды типа «Мк-18» в частности. В эту группу входили капитан 2 ранга Резнер и капитан 3 ранга Сэмпсон из штаба подводных сил Атлантического флота, капитан 3 ранга Джекобе и лейтенант Аймэн из артиллерийского управления, а также два гражданских специалиста — м-р Путмэн, вице-президент компании Вестингауз, и м-р Форд, помощник управляющего заводом Шарон в Пенсильвании, где изготовлялись торпеды типа «Мк-18». Нашими представителями были флагманский специалист штаба по торпедному и артиллерийскому оружию капитан 3 ранга Тэйлор, офицер базы по торпедному оружию капитан 3 ранга Хоттел и несколько опытных подводников с кораблей, находившихся в базе.

Мы считали, что нам удалось исцелить торпеду типа «Мк-18» от «детских болезней», и, к своему удивлению, обнаружили, что прибывшие специалисты имеют неверное представление о наших затруднениях. Торпеда действовала безотказно и давала отличные результаты, и мы не нуждались больше в каких бы то ни было новых приспособлениях вроде изобретения Годдберга. Зато наши подводники жаловались на запах, который исходил от аккумуляторных батарей электрической торпеды типа «Мк-18». Он был настолько сильным, что использование торпедных отсеков подводной лодки в качестве жилых помещений почти не представлялось возможным. Однако и этот недостаток мы намеревались устранить самостоятельно путем улучшения системы вентиляции подводных лодок и применения

дезодоратора. Новую схему вентилирования электрических торпед, предложенную прибывшей группой специалистов, мы не хотели применять потому, что она была основана на использовании сжатого воздуха, для чего требовались корабельные компрессоры, которые на наших подводных лодках и без того были перегружены работой.

Путмэн сам предложил согласовывать с нами все вопросы, связанные с внесением тех или иных изменений в устройство электрических торпед, поскольку мы являлись основными заказчиками и были хорошо знакомы с действием их на практике. Совещание привело к взаимопониманию и породило готовность сотрудничать, положив тем самым начало установлению личных контактов, которые я всегда считал наилучшим средством для разрешения спорных вопросов.

Вскоре я получил сильно обрадовавшее меня письмо от начальника артиллерийского управления контр-адмирала Хасси, в котором он сообщил, что новая 127-мм палубная пушка, специально предназначенная для подводных лодок, уже установлена на «Спейдфиш», которая в это время заканчивалась постройкой на верфях в Мэр-Айленд. В дополнение к этому приятному известию командующий подводными силами 7-го флота контр-адмирал Кристи, не расставававшийся с капризным магнитным взрывателем долгое время после того, как мы отказались от него, написал мне: «Мы определенно наказаны, связавшись с этим магнитным взрывателем». Новая конструкция взрывателя, которую они испытывали, оказалась никуда не годной. Этим и закончились их бесконечные эксперименты.

21 апреля в донесении контр-адмирала Кинкейда на имя главнокомандующего Нимица сообщалось, что высадка голландского десанта на северо-восточное побережье Новой Гвинеи, поддержанная оперативным авианосным соединением контр-адмирала Митчера, проходит успешно, почти не встречая сопротивления. Это означало, что удар авианосной авиации по Труку, который оперативное соединение Митчера должно было осуществить на обратном пути, будет нанесен в назначенный срок.

Наши подводные лодки, выделенные для несения спасательной службы, были приведены в готовность и направлены на назначенные позиции. Мы тщательно продумали вопросы взаимодействия между авиацией и подводными лодками и не ожидали никаких случайностей. Однако и на этот раз произошло событие в духе всегдашнего: «встретил подводную лодку, потопил ее». Подводную лодку «Сихорс», следовавшую полным ходом на свою позицию у атолла Сатаван юго-восточнее Трука, атаковал

бомбами самолет В-24, базировавшийся не то на Квадженлейн, не то на атолл Эниветок. Это произошло в то время, когда подводная лодка шла маршрутом, безопасность которого гарантировалась. К счастью, она осталась цела. Я был взбешен и готов потребовать голову этого авиатора или свою отставку. Опознав «Сихорс» уже после того, как на нее были сброшены бомбы, этот летун донес: «Бомбил подводную лодку, очевидно, свою». Адмирал Нимиц приказал контр-адмиралу Гуверу, под чьим командованием находился этот самолет, немедленно принять необходимые меры в отношении летчика. Я хорошо знаю Гувера и уверен, что летуну здорово попало.

«Сихорс», совершавшая в это время свой третий боевой поход под командованием Слейда Купера, добилась в районе Марианских островов отличного результата. По данным объединенного комитета по учету потерь, ею были потоплены три грузовых парохода, судно, переоборудованное под плавучую базу подводных лодок, и подводная лодка «RO-45».

Куттер был известен у нас как владелец талисмана, который позволяет ему с легкостью отыскивать цели. Дик Воуг, начальник оперативного отдела штаба, частенько говорил, что стоит лишь выпустить Слейда из Пирл-Харбора, как он тотчас же отыщет японцев. Но сам Куттер не признавал за собой этих заслуг. Он рассказывал, что его офицеры и матросы, свободные от вахты, и он сам имели привычку собираться в центральном посту и размышлять над тем, что бы они предприняли, будучи на месте командира японского конвоя, который входит в район, где действуют американские подводные лодки. Парни, никогда не умевшие читать карты, высказывали свои мысли и зачастую подавали советы, заслуживавшие серьезного внимания и изучения. Эти «конференции без круглого стола», говорил Слейд, заставляли каждого члена экипажа почувствовать, что «Сихорс» не просто военный корабль, который нужен больше всего их командиру, но что это их корабль. Впрочем, не важно, к какому методу Куттер прибегал, важно, что это давало хорошие результаты.

Во время бомбардировки Трука 30 апреля и 1 мая самолетами с авианосцев Митчера командир подводной лодки «Тэнг» Дик О'Кейн поставил рекорд по количеству спасенных летчиков, продержавшийся в течение многих месяцев. Им были спасены 22 авиатора. Некоторые из них были подобраны так близко от берега, что береговые батареи противника открывали по «Тэнг» артиллерийский огонь, а она отвечала им из своих пушек. Дик обратил внимание, что японские батареи прекращали огонь, как только появлялись наши самолеты. Видимо, они не

хотели раскрывать своих позиций самолетам, которые немедленно забросали бы их бомбами. Сделав это открытие, Дик стал просить летчиков прикрывать его, пока он занимается спасением. Прикрытие неизменно выделялось. Так возникла новая система взаимодействия, успешно применявшаяся, где это было возможно, до самого конца войны.

Общий счет судов, потопленных в апреле, был невелик по тем же причинам, что и в марте. Объединенный комитет по учету потерь засчитал нам 27 торговых судов общим тоннажем в 91592 тонны, легкий крейсер «Юбари», два эскадренных миноносца, две подводные лодки, канонерскую лодку и минный заградитель. Наибольшего успеха добился командир «Сихорс» капитан 3 ранга Купер, потопивший пять судов общим тоннажем в 19375 тонн.

В это время мы получили приказ адмирала Кинга считать эскадренные миноносцы целями более важными, чем торговые суда. У нашего командования имелись сведения, что противник, понесший тяжелые потери в эскадренных миноносцах, испытывает острый недостаток в эскортных кораблях для прикрытия крупных боевых кораблей и ценных конвоев. Этот приказ адмирала Кинга решил судьбу многих японских эскадренных миноносцев, которые прежде рассматривались как второстепенные цели. К концу войны наши подводные лодки потопили гораздо больше кораблей этого класса, чем надводные силы и авиация.

В первых числах мая, воспользовавшись затишьем в Пирл-Харборе, я отправился на атолл Мидуэй на подводной лодке «Гэтоу». В кормовом торпедном отсеке «Гэтоу» имелись электрические торпеды, и я впервые получил возможность наблюдать за уходом, которого требовали «электрические рыбки» типа «Мк-18». Кроме того, «Гэтоу» получила новый взрыватель, который артиллерийское управление наконец прислало нам, и мне не терпелось увидеть его в действии.

Строительство ремонтного бассейна в Гуневиле, как теперь мы стали называть атолл Мидуэй, шло полным ходом, и я чувствовал себя счастливым отцом первого ребенка. Эта новая база должна была решить проблему ремонта подводных лодок трех соединений в зимние месяцы. Плавучие доки не были готовы, но дноуглубительные работы уже были закончены. Был вырыт и 12-метровый котлован для постановки 2500-тонного плавучего дока, который должен был прибыть сюда в конце мая.

Мое настроение еще более улучшилось с получением донесения от командира подводной лодки «Силверсайдз», сообщившего о потоплении четырех грузовых судов и эскадренного миноносца, а также двух донесений от подводных

лодок «волчьей стаи» Петерсона, которые уничтожили танкер, семь торговых судов, эскадренный миноносец и повредили четыре японских судна.

В конце мая плавбазы подводных сил Тихоокеанского флота «Сперри», «Бушнел» и плавучий док ARD-19 перебазировались на Маджуро, а плавбазы «Холланд», «Протеус» и плавучий док ARD-19 — на атолл Мидуэй. Недавно полученная плавучая база «Юриейл», входившая в состав подводных сил 7-го флота, теперь базировалась на бухту Зеeадлер, острова Адмиралтейства. Благодаря этому у нас появились прекрасные возможности для ремонта подводных лодок, получивших повреждения в любом из районов боевых действий. Плавучие базы не только ремонтировали и снаряжали подводные лодки, но и выполняли буквально тысячи больших и малых дел для эскадренных миноносцев и других кораблей легких сил.

Тем не менее и мы, и подводные силы 7-го флота нуждались в базах, расположенных еще ближе к районам с наиболее богатой добычей, то есть к островам собственно Японии и китайскому побережью. Наличие таких баз позволило бы сократить длительные и непродуктивные переходы подводных лодок в эти районы. Я надеялся в скором времени получить такую базу, и мы все очень радовались этому.

У нас была и другая причина для хорошего настроения — отличный боевой счет. Как показывают данные объединенного комитета по учету потерь, к концу мая 20 подводных лодок Тихоокеанского флота и 15 подводных лодок 7-го флота потопили 55 торговых судов противника общим тоннажем 236882 тонны, три эскадренных миноносца, два фрегата и канонерскую лодку. Мы побили рекорд, установленный в ноябре 1943 года.

Подводная лодка 7-го флота «Гёрнард» потопила наибольший тоннаж за этот месяц — грузовое судно, два грузо-пассажирских и крупный танкер — всего 29795 тонн. Все суда были потоплены в Целебесском море. Кроме того, «Гёрнард» донесла, что имела два попадания в легкий крейсер, но, очевидно, не потопила его.

Другая подводная лодка 7-го флота «Кревалле» потопила два крупных грузо-пассажирских судна у северо-западной оконечности острова Лусон, куда она проникла через пролив Каримата. Этот пролив был очень мелководен и как нельзя лучше подходил для постановки мин. Но противник им пользовался и, возможно, не собирался минировать его. Японцы заминировали пролив Балабак, чего мы, к несчастью, не знали, и, может быть, поэтому оставили Каримата открытым для судоходства. После прохода через него «Кревалле» мы все время пользовались им вплоть до окончания войны.

«Сэндлэнс», бурно начавшая свою карьеру в марте, увеличила свой боевой счет, потопив к западу и северо-западу от острова Гуам пять транспортов общим тоннажем в 18382 тонны. Подводная лодка «Тотог» потопила в районе Курильских островов небольшой транспорт и три грузо-пассажирских судна средних размеров общим тоннажем 16038 тонн. «Силверсайдз», продолжая свои боевые традиции, потопила шесть судов, причем три из них 10 мая. Все они были небольшими, но их суммарный тоннаж составил 13150 тонн.

Совершенно ясно, что в этом месяце мы свели на нет целый ряд усилий противника, старавшегося укрепить свои позиции на атолле Трук и Марианских островах. Для того, чтобы блокировать эти острова и воспрепятствовать переброске подкреплений и предметов снабжения, мы сосредоточили в этом районе 12 подводных лодок. Такая блокада должна была облегчить задачу наших десантных сил, готовившихся к «операции Фориджер» — вторжение на Сайпан и Тиниан и возвращение острова Гуам. Показания пленных, захваченных во время этой операции, свидетельствуют о том, что свою задачу мы выполнили с честью.

Глава 11

Интенсивное военно-морское строительство, развернувшееся на верфях в Штатах, позволило нам создать крупные подводные силы на Тихом океане и перейти в гораздо больших масштабах к тактике «волчьих стай». В результате мы не только стали топить гораздо больше военных кораблей и торговых судов противника, но и превратились в серьезную силу, сыгравшую большую роль в наземных наступательных операциях в центральной части Тихого океана.

В порядке подготовки к «операции Фориджер» (захват Марианских островов) наши «волчьи стаи» неутомимо бороздили моря, нанося сокрушительные удары по вражеским конвоям. В апреле в поход отправилась стая капитана 2 ранга Петерсона, в которую входили подводные лодки «Бэнг», «Парч» и «Тиноса». В мае, как доложил Петерсон, его стаей было потоплено и повреждено около 100000 тонн тоннажа. Объединенный комитет по учету потерь не засчитал Петерсону всех потоплений, на которые он предъявлял права, но отметил очень интересный факт: 4 мая все три лодки стаи ворвались в середину конвоя и потопили пять грузовых судов общим тоннажем в 30000 тонн.

Эта атака с точки зрения тактического приема типична и для атак других «волчьих стай». Подводные лодки развертывались в линию с десятимильными интервалами поперек маршрута, которым следовали японские суда. В полдень 3 мая «Тиноса» первой установила контакт с противником и сообщила об этом остальным подводным лодкам, которые тотчас же пошли на сближение с ней. В 22.30 на горизонте показались мачты судов конвоя.

Петерсон, находившийся на «Парч», которая была флагманским кораблем, приказал «Бэнг» атаковать противника с правого фланга, и она отделилась от стаи, чтобы занять нужную позицию. В 02.10 раздались взрывы, которые означали, что «Парч» или «Тиноса» начали атаку. Противник открыл артиллерийский огонь. Одно судно остановилось. В 03.32 два транспорта в сопровождении двух эскортных кораблей появились за кормой «Бэнг», и она дала залп из кормовых торпедных аппаратов. Три торпеды из четырех попали в цель, отправив на дно моря эскортный корабль и головное судно, которое было опознано как «Кинрэй» тоннажем в 5947 тонн. Японцы не подтверждают гибели эскадренного миноносца в этой точке, поэтому эскортным кораблем был, по-видимому, какой-нибудь сторожевой корабль. Нам не удалось установить, сколько судов было повреждено в

этом бою в северной части Южно-Китайского моря, где постоянно патрулировали наши подводные лодки. Этот район всегда давал наибольший улов, так как практически все японские суда проходили через него. Дно здесь, должно быть, буквально усеяно разбитыми корпусами судов и кораблей. В этой атаке «Бэнг» израсходовала последние торпеды, и ей было приказано возвратиться на Мидуэй. Ее «товарки» продолжали действовать и потопили этой же ночью еще четыре судна.

1 июня «волчьей стае» капитана 2 ранга Блейра, в которую входили подводные лодки «Пайлотфиш», «Пинтадо» и «Шарк», пришлось иметь дело с четырьмя конвоями у Марианских островов, к северу и западу от Сайпана.

Стая Блейра вышла из базы на атолле Мидуэй, имея приказ действовать на морских коммуникациях в районе Марианских островов. С началом бомбардировки Сайпана нашими воздушными и надводными силами блокада снималась, и стая должна была перейти в северную часть Южно-Китайского моря, то есть в район между Лусоном, Формозой и южным побережьем Китая. 31 мая в 19.00 «Шарк» установила контакт с противником и немедленно сообщила об этом остальным подводным лодкам, которые сразу же заняли позиции для атаки. Однако конвой резко изменил курс, и подводные лодки оказались в невыгодном положении. Только после полуночи «Пинтадо» настигла конвой и погрузилась (яркий свет луны не позволял атаковать в надводном положении) для атаки под перископом. Конвой снова изменил курс и опять оказался вне досягаемости. В это время «Силверсайдз», действовавшая в соседнем районе, донесла о появлении еще одного конвоя. «Пайлотфиш» находилась в выгодном положении для атаки этого конвоя и начала выходить на цель. В свою очередь «Шарк» уже была готова выпустить торпеды в первый конвой, как вдруг заметила «Силверсайдз». Ей пришлось отвернуть, чтобы не столкнуться со своим партнером. В конце концов в 04.37 «Пинтадо» вышла в атаку и, выстрелив шесть торпед, добилась пяти попаданий.

Примерно в это же время «Шарк» обнаружила прямо перед собой еще один конвой и погрузилась для атаки, но не смогла сблизиться с ним на дистанцию стрельбы. «Пинтадо» также установила контакт с этой группой японских судов. К рассвету дело обстояло следующим образом. «Пинтадо» и «Шарк» преследовали один конвой, «Пайлотфиш» и «Силверсайдз» занялись другим, уже третьим по счету. Получилось нечто вроде цирка с тремя аренами, если учесть появление японских самолетов, которые часто заставляли подводные лодки уходить на глубину. В результате контакт с первыми двумя конвоями был

потерян, но «Пинтадо» продолжала преследование третьего, который возвращался порожняком в Японию.

К 20.00 2 июня вся тройка подводных лодок стаи Блейра вошла в соприкосновение с этой группой судов, а в 23.00 «Шарк» удалось произвести атаку, в результате которой одно судно было потоплено, а другое повреждено. В 17.00 3 июня «Пинтадо» обнаружила четвертый конвой. Он шел с полным грузом по направлению к Сайпану. Блейр тотчас прекратил преследование третьего конвоя и приказал своим лодкам атаковать четвертый. На следующее утро «Шарк», выйдя в атаку, потопила крупное судно, и с этой минуты несчастья одно за другим посыпались на головы японцев. В результате нескольких атак «Шарк» и «Пинтадо» потопили в общей сложности семь и повредили несколько судов противника. «Пайлотфиш» успеха не добилась.

В дневнике одного японского офицера, который был взят в плен на Сайпане, мы обнаружили любопытную запись. Оказывается, суда этого конвоя, числившиеся в списках объединенного комитета по учету потерь просто как грузовые, имели на борту 10000 солдат, из которых 6000 отправились на дно вместе со снаряжением, оружием и артиллерией.

Таким образом, подводные лодки Блейра оказали неплохую помощь морской пехоте генерала Смита и армейским частям, которым пришлось брать Сайпан.

Однако эти успехи стоили нам серьезных потерь. 7 июня я с горечью доложил командованию, что подводная лодка «Гаджон» не возвратилась в базу к назначенному сроку и, видимо, погибла. Выделенный ей район находился севернее Марианских островов. 11 мая «Гаджон» было приказано перейти в другой район. Она не подтвердила получение этой радиограммы, как и других, отправленных позже.

«Гаджон» была ветераном 11 боевых походов и первой в истории американского военно-морского флота подводной лодкой, потопившей боевой корабль противника. В январе 1942 года под командованием капитана 2 ранга Гринфелла она отправила на дно японскую подводную лодку «I-173». Капитан 2 ранга Пост, сменивший Гринфелла, продолжил славные традиции «Гаджон». За время его командования счет потопленных судов противника увеличился до 12 единиц общим тоннажем 71047 тонн.

Следующую подводную лодку мы потеряли в июне. Это была «Херринг». Японское радио сообщило о потоплении американской подводной лодки артиллерийским огнем. Вот что говорилось в этом сообщении, правильность которого подтверждается послевоенными данными. Американская подводная лодка в

надводном положении атаковала и потопила два судна, стоявших на якорях в гавани Мацува, Курильские острова. В свою очередь, подводная лодка была обстреляна береговой артиллерией и, получив два прямых попадания в боевую рубку, затонула. «Пузыри воздуха, поднимавшиеся на поверхность, покрыли пространство примерно в 5 метров, а соляр разлился почти на 15 миль», — говорилось в этом сообщении.

«Херринг» была участницей боевых походов в европейских водах, где потопила немецкую подводную лодку и грузовое судно. В восьмом боевом походе, который стал для нее роковым, она потопила, по данным объединенного комитета по учету потерь, фрегат, два грузовых и одно грузо-пассажирское судно.

Планирование «операции Фориджер» подходило к концу. Адмиралы Хэлси, Спрюэнс, Тернер и генерал Смит часто собирали совещания, на которых я и Воуг представляли подводные силы.

Время первой фазы операции — вторжение на остров Сайпан — приближалось. Мы стали развертывать подводные лодки с таким расчетом, чтобы к началу боевых действий они успели оставить этот район и обеспечили тем самым свободу действий противолодочным силам 5-го флота. Мы ожидали, что противник бросит против нас значительные подводные силы, и поэтому присутствие наших подводных лодок для несения обычной спасательной службы помешало бы действиям эскадренных миноносцев и других легких сил. Ввиду этого наши подводные лодки отошли к северу, западу и югу, чтобы воспрепятствовать подходу вражеских сил со стороны Филиппин, Формозы или из Японии.

Когда началась «операция Фориджер», в море находилось 48 подводных лодок Тихоокеанского флота. Они действовали у островов Трук, в районе западной части Каролинских островов и у Палау, в проливах Суригао, Лусон и Сан-Бернардино, у острова Окинава и у островов Бонин. Были блокированы все входы и выходы из Внутреннего Японского моря и Токийского залива, так же, как и главные порты на всем побережье Японии. Командующий подводными силами 7-го флота держал три подводные лодки в море Суду поблизости от острова Тавитави, где, по нашим данным, базировались главные силы японского флота, и три — юго-восточнее острова Минданао. Все, казалось, шло отлично, но мы не обольщались этим.

Японцы догадывались, что следующий удар мы нанесем по Марианским островам. В связи с этим они занялись переброской части своих главных сил из района Тавитави (южная оконечность Филиппинского архипелага). 10 июня выход японского

соединения обнаружила подводная лодка «Хардер» капитана 3 ранга Дили. Она приближалась к якорной стоянке для разведки, как вдруг в 09.10 Дили обнаружил два эскадренных миноносца противника, которые вели гидроакустический поиск. По-видимому, это были корабли охранения главных сил. Дили отошел на безопасную дистанцию и стал ожидать развития событий. В полдень его терпение было вознаграждено. На подводной лодке зафиксировали шумы корабельных винтов. Вначале они едва прослушивались, но с каждой минутой становились все громче и громче. Вскоре на горизонте вырос лес мачт. Три линейных корабля, один из которых, несомненно, принадлежал к типу гиганта «Мусаси», по меньшей мере четыре крейсера и восемь — десять эскадренных миноносцев приближались к подводной лодке. Правда, курс, которым следовало соединение, не позволял надеяться, что оно подойдет на дистанцию торпедного залпа, но такая возможность могла представиться, если бы японцы вдруг вздумали произвести поворот. «Хардер» затаилась в ожидании.

В небе кружили японские самолеты. Море было зеркально спокойным, и не удивительно, что несколько минут спустя одному из них удалось обнаружить перископ подводной лодки. Не мешкая, самолет сбросил плавающую дымовую шашку возле места обнаружения подводной лодки, а ближайший к ней эскадренный миноносец немедленно начал постановку мощной дымовой завесы для прикрытия линейных кораблей. Затем он сбросил на всякий случай три глубинные бомбы и пошел к «Хардер». Подсчитав количество оборотов винтов эскадренного миноносца, гидроакустик доложил Дили: «Его скорость 35 узлов, сэр».

Сэм решил не уходить на глубину, а держать перископ поднятым в качестве приманки и атаковать эскадренный миноносец на контркурсе.

Когда дистанция сократилась до семи кабельтовых, Дили дал залп из трех носовых торпедных аппаратов и приказал: «Самый полный вперед! Право на борт, погружаться!»

Попадания первых двух торпед были зарегистрированы через 55 секунд. К этому времени «Хардер» уже успела уйти на глубину 25 метров и, видимо, оказалась прямо под эскадренным миноносцем, ибо сам ад, казалось, разверзся над нею. В боевом донесении Дили говорилось: «Несомненно, взрыв был не от глубинных бомб эсминца, ибо, если бы это были они, мое донесение вряд ли было бы написано. Серии оглушительных взрывов следовали одна за другой. То ли это рванули котлы, то ли артпогреба, то ли сразу все вместе, но наше счастье, что

ударная волна от взрывов пошла вверх, а не вниз».

После двухчасовой атаки глубинными и противолодочными бомбами противник потерял контакт с «Хардер», и Дили всплыл, чтобы передать донесение об обнаружении вражеских кораблей, которого мы все так ждали. Японский флот пришел в движение.

Следующее донесение было получено от «Редфин», которая также находилась у Тавитави. В 06.16 13 июня «Редфин» установила контакт с оперативным соединением противника, состоявшим из шести авианосцев, четырех линейных кораблей, пяти тяжелых и одного легкого крейсеров и шести эскадренных миноносцев. Следует отметить, что обе эти оперативные группы противника имели весьма слабое охранение. Это не трудно понять, если учесть, что наши подводные лодки потопили к тому времени 29 эскадренных миноносцев и 10 фрегатов японского императорского флота. «Редфин» не смогла атаковать корабли противника, но отправила донесение об этой встрече, которое убедило адмирала Спрюэнса, что на этот раз противник намеревается дать генеральный бой, чтобы сорвать наше дальнейшее наступление.

Нам недолго пришлось ожидать новых известий о неприятельском флоте. Подводная лодка «Флайинг Фиш», наблюдавшая за проливом Сан-Бернардино, 15 июня обнаружила оперативное соединение противника, направлявшееся в Тихий океан. Оно следовало в район, лежащий между Филиппинскими и Марианскими островами, который позже получил название Филиппинского моря. Подводная лодка не смогла сблизиться с противником ближе чем на 11 миль, однако донесла о наличии большинства кораблей, уже обнаруженных «Редфин», и следовала за ними до тех пор, пока контакт не был потерян. Курс вражеских кораблей вел их в район острова Сайпан.

15 июня в 14.11 подводная лодка «Сихорс» обнаружила дымы и лес корабельных мачт примерно в 200 милях к востоку от пролива Суригао. Корабли шли с юга. По-видимому, это было соединение, замеченное «Хардер». Его курс давал основания предположить, что оно встретится с кораблями, обнаруженными «Флайинг Фиш», где-нибудь в центральной части Филиппинского моря.

Главнокомандующий Нимиц был немедленно информирован об этих донесениях, поступавших в мой адрес, и в свою очередь предупредил Спрюэнс, находившегося на Сайпане. Легко представить себе, какой там поднялся переполох, если учесть отчаянную драку, которая шла на берегу, и острую нужду наших наземных сил в снабжении и огневой поддержке.

Я благодарил свою счастливую звезду за то, что имел

достаточное количество подводных лодок, которые можно было бросить на угрожаемое направление. В результате срочного совещания между контр-адмиралом Мак-Моррисом и офицерами оперативного отдела штаба главнокомандующего, с одной стороны, и Диком Воуг и мною — с другой, было решено развернуть подводные лодки в районе Марианских островов таким образом, чтобы они не сковывали действий адмирала Спрюэнса, а в случае необходимости могли воспрепятствовать наступлению или отступлению сил противника.

Пока мы занимались всем этим, подводная лодка «Кавэлла» капитан-лейтенанта Косслера в 23.30 15 июня установила контакт с конвоем, состоявшим из двух танкеров и двух эскадренных миноносцев. «Кавэлла» направлялась для смены «Флайинг Фиш», находившейся в проливе Сан-Бернардино. Времени у нее было в обрез, так как Риссер донес, что запасы топлива у него близятся к концу. Но Косслер не мог упустить такой случай и дал полный ход, стремясь выйти в голову конвоя. В 03.15 16 июня он погрузился, оставив на поверхности лишь антенну радиолокатора, и стал выходить в точку залпа. Подводная лодка уже была готова выпустить торпеды, как вдруг ближайший к ней эскадренный миноносец повернул прямо на нее. Естественно, она начала погружаться, и как можно быстрее. Она была уже на глубине 23 метра, когда эскадренный миноносец противника промчался над ее корпусом. Однако его гидроакустика не работала, и он не сбросил глубинных бомб. По-видимому, эскадренный миноносец не имел контакта с подводной лодкой, а изменение курса было просто зигзагом — счастливым для японцев и несчастливым для Косслера. Когда «Кавэлла» вновь высунула наружу антенну своего радиолокатора, цели были уже вне дальности торпедной стрельбы.

Косслер всплыл и в 05.45 передал мне донесение, в котором сообщил о встрече с противником и о том, что направляется на смену «Флайинг Фиш». Однако мы решили, что ему следует заняться этими танкерами, которые, без сомнения, шли на рандеву со своим флотом для снабжения его топливом. Преследуя их, можно было затравить большого зверя, в то время как «Флайинг Фиш» уже выполнила свою задачу. Руководствуясь этими соображениями, мы отправили Косслеру радиограмму, указав, что эти танкеры являются важными целями и что он должен «догнать, атаковать и донести». Одновременно мы информировали об обстановке три другие подводные лодки, находившиеся поблизости.

Однако на следующий день мы снизили скорость движения «Кавэлла» до нормальной, чтобы не истощить ее запасов топлива.

17 июня в 20.15 она встретилась с южным оперативным соединением противника. Оно прошло буквально над подводной лодкой. Косслеру пришлось удержаться от большого соблазна. Он не знал, что «Сихорс» уже донесла об этом соединении, направлявшемся к Марианским островам, а приказ требовал сначала донести о противнике и только потом атаковать. Сдерживая нетерпение, он внимательно считал по шумам винтов тяжелые и легкие корабли противника и всплыл лишь после того, как прошел последний из них. Донесение Косслера об этой встрече, переданное в 22.25, имело огромное значение, так как подтверждало курс и скорость движения противника. Получив это донесение, мы сообщили всем подводным лодкам, что оба японских соединения обнаружены, и отдали дополнительный приказ сначала атаковать и уж потом доносить.

Как и во всех хороших рассказах, добродетель была вознаграждена. 19 июня в 10.12 на экране радиолокатора «Кавэлла» появились вражеские самолеты, и она погрузилась, чтобы не обнаружить себя. В 10.39 на подводной лодке заметили мачты корабля и самолеты, заходящие на посадку. Все это становилось очень интересным. Тем временем корабли приближались. К 11.00 Косслер мог уже видеть всю группу, состоявшую из авианосца «Сёкаку», двух крейсеров впереди и слева от авианосца и эскадренного миноносца на его правом траверзе. Подводная лодка находилась справа по носу от авианосца, и ее командир отлично понимал, что атака связана с большим риском.

Но трудно отказаться от такой удачи. Перед Косслером находилась цель, о которой мечтает каждый подводник. Авианосец принимал самолеты, что заставило его лечь на прямой курс. Дистанция между ним и лодкой уменьшалась до тех пор, пока он не закрыл собой все поле окуляра перископа. В 11.18 Косслер дал залп шестью торпедами, а затем ушел на глубину. В последний момент он успел заметить, что эскадренный миноносец, находившийся примерно в 7,5 кабельтова от него, устремился прямо на лодку. Попадания первых трех торпед сопровождались ужасающими взрывами. Спустя четыре минуты после выстрела первой торпедой на подводную лодку обрушились глубинные бомбы. В течение трех последующих часов на нее было сброшено 105 глубинных бомб, причем 56 из них разорвались настолько близко, что повредили гидролокационную установку и шахту подачи воздуха к дизелям. С наступлением темноты Косслер всплыл и донес об атаке и своих повреждениях, которые, по его словам, можно было устранить собственными силами. Донесение он закончил так: «Думаю, что малютка утонул». Этот

«малютка» — участник нападения на Пирл-Харбор, боя в Коралловом море и многих других операций — действительно отправился на дно, но мы не были в этом уверены до самого конца войны, когда японские военнопленные подтвердили факт его гибели.

Получив донесение «Кавэлла» об обнаружении танкеров, мы направили подводные лодки «Финбэк», «Бэнг», «Стингрей» и «Альбакор» в район к северу от Япа, где, по нашим предположениям, корабли противника должны были принять топливо. Вплоть до утра 19 июня ничего особенного не случилось, если не считать появления большого количества самолетов противника. В этот день в 07.50 «Альбакор» обнаружила авианосец, крейсер и верхушки мачт еще нескольких кораблей на горизонте. Дистанция до них составляла 70 кабельтовых. Подводная лодка находилась почти на левом траверзе авианосца, то есть в совершенно безнадежной позиции. Тем не менее Блэнчард дал полный ход и стал поворачивать на цель. Пока он разворачивался, невесть откуда появилась вторая группа кораблей, состоявшая из авианосца, крейсера и нескольких эскадренных миноносцев. На этот раз Блэнчарду повезло: курсовой угол на авианосец был всего 10 градусов правого борта, а дистанция около 49 кабельтовых.

Сближение шло превосходно. Крейсер, который мог помешать «Альбакор», величественно прошел за ее кормой, а от эскадренного миноносца она ловко отвернула и легла на параллельный с ним курс. Этим курсом она шла до тех пор, пока эскадренный миноносец не вышел вперед. Авианосец следовал со скоростью 27 узлов. Дистанция стрельбы составляла 1300 метров. Это был первый день боя в Филиппинском море, о чем Блэнчард, правда, и не подозревал. Авианосец представлял собой очень важную цель. В тот момент его самолеты уже были брошены в атаку на 5-й флот. Блэнчард в последний раз поднял перископ, чтобы проверить исходные данные, и нашел, что все в порядке. В 08.08 он подал команду: «Поднять перископ! Аппарат номер один, товсь!»

И только тут кто-то обнаружил, что автомат торпедной стрельбы неисправен. Имея перед собой цель, Блэнчард сделал то, что ему оставалось — выстрелил изо всех шести носовых торпедных аппаратов. Единственный взрыв, услышанный в грохоте глубинных бомб, судя по времени, принадлежал шестой торпеде. Все остальные прошли за кормой цели.

В своем донесении, отправленном той же ночью, Блэнчард с горечью сообщил о повреждении цели, и только год спустя из показаний одного военнопленного мы узнали, что новый

авианосец «Тайхо» был потоплен торпедой подводной лодки во время боя в Филиппинском море. Эта единственная торпеда вызвала возгорание бензина и взрывы, которые в конечном итоге и погубили авианосец. Но большей части экипажа подводной лодки не пришлось порадоваться этому вместе с нами. «Альбакор» погибла в следующем боевом походе.

Я думаю, что мы можем записать на текущий счет подводных лодок «Кавэлла» и «Альбакор» «содействие» 5-му флоту в выигрыше боя в Филиппинском море, который достиг кульминационной точки 19 июня, когда в результате столкновения между японской и нашей авианосной авиацией флот противника фактически потерял все свои самолеты и летчиков. На следующий день авиация контр-адмирала Митчера вновь атаковала противника, находившегося на значительном удалении. Были потоплены авианосец «Хитака» и два эскадренных танкера, а авианосец «Дзунё» и еще один танкер — повреждены. Японский флот, точнее, то, что осталось от него, обратился в бегство.

Следует отметить исключительную согласованность усилий наших надводных и подводных сил на протяжении всех 11 дней. Умелые действия наших подводных лодок во время боя в Филиппинском море — результат опыта, который мы приобрели в предыдущих операциях.

Июнь подходил к концу. Мы были удовлетворены тем, что сумели оказать большую помощь своему флоту и нанести серьезный ущерб флоту противника. Но только в самом конце войны мы узнали, как велик был этот ущерб. Объединенный комитет по учету потерь засчитал нам потопление 42 торговых судов общим тоннажем 176550 тонн, а также 11 боевых кораблей: двух авианосцев, минного заградителя, пяти эскадренных миноносцев и трех фрегатов общим водоизмещением 76570 тонн. Этот счет приходился на долю 30 подводных лодок.

Наибольшего успеха добились подводные лодки «Альбакор» и «Кавэлла», которые потопили крупные авианосцы. За ними идет «Хардер», уничтожившая три эскадренных миноносца Среди подводных лодок, отличившихся в потоплении грузовых судов, первое место по праву заняла «Тэнг», на долю которой пришлось пять судов общим тоннажем в 21997 тонн, потопленных юго-западнее острова Кюсю. На втором месте была «Шарк-II», отправившая на дно моря в районе Марианских островов четыре судна общим тоннажем в 21672 тонны.

По предложению адмирала Нимица 6 июля в Брисбене должно было состояться совещание между командующим подводными силами 7-го флота контр-адмиралом Кристи и его

штабом, с одной стороны, и моим штабом и мной — с другой. Поэтому в полдень 2 июля я вылетел туда в сопровождении капитана 3 ранга Йомэнса, начальника отдела стратегического планирования, капитана 3 ранга Феррала, начальника службы снабжения, и капитана 3 ранга Вудраффа, начальника отдела кадров личного состава.

Нам предстояло урегулировать много проблем, и большинство их было разрешено с обоюдного согласия обеих сторон. Кристи поднял вопрос об увеличении численного состава подводных сил 7-го флота. Когда я сам командовал подводными силами в Австралии, я придерживался того же мнения, но распределение лодок производилось главнокомандующим, и здесь я мало чем мог помочь. Следовало учитывать также и то, что по мере продвижения наземных войск на север зоны действия подводных сил наших обоих флотов неизбежно будут сближаться, и в конце концов всем подводным лодкам придется действовать на весьма ограниченном пространстве. Мы единодушно пришли к выводу, что перед вторжением возникнет необходимость в тесной блокаде Японии и что в этом случае деятельность подводных лодок ограничится несением спасательной службы и выполнением особых заданий командования.

Но пока подводные лодки обоих флотов не испытывали недостатка в целях, и в этот период мы были заинтересованы прежде всего в ускорении поставок ночных перископов, средств защиты подводных лодок от противолодочных кораблей и самолетов, а также новых торпед из арсенала секретного вооружения.

В Брисбене я узнал, что партизаны на Филиппинах имели две радиостанции. С помощью этих станций они договаривались с Австралией о поставке снаряжения или о встрече со специально выделенными для связи с ними подводными лодками 7-го флота, которые неофициально именовались «партизанскими», или «шпионскими». Я решил, что подводным лодкам Тихоокеанского флота следует поддерживать непосредственную связь с этими радиостанциями, и поэтому встретился с человеком, который занимался всеми делами партизан. Это был капитан 3 ранга Парсонс.

Парсонс еще в первой половине 1943 года развернул работу по оказанию помощи партизанам на Филиппинах и вскоре по распоряжению генерала Макартура стал ведать всеми вопросами, касающимися связи, организации и снабжения филиппинских партизан. Вначале он прибегал к помощи подводных лодок по мере необходимости. Затем, когда размах деятельности партизан значительно увеличился, Парсонсу были выделены две наши

самые большие подводные лодки «Нарвал» и «Наутилус», которые стали совершать более или менее регулярные рейсы. Для выполнения различных задач привлекались также и другие подводные лодки. К концу войны, по данным статистики, 19 различных подводных лодок США выполнили 42 специальных задания, причем не выполнено было лишь одно — в случае, когда погибла «Сивулф».

Подводные лодки перевезли из Австралии на Филиппины сотни тонн грузов, доставили на эти острова и, наоборот, вывезли оттуда сотни людей. Подводные лодки подходили практически к любому пункту на филиппинском побережье. Помимо оружия и снаряжения, они доставляли медикаменты, одежду, сигареты, обувь, сотни тысяч фальшивых японских иен. Береговым наблюдательным постам и другим разведывательным группам были доставлены 120 радиостанций. Береговые наблюдатели следили за передвижением японских кораблей и судов и своевременно информировали нас обо всем, заслуживающем внимания. Их донесения имели большую ценность. Так, например, накануне боя в Филиппинском море один из наблюдателей в проливе Сан-Бернардино предупредил нас (одновременно с «Флайинг Фиш») о выходе северного оперативного соединения противника.

После совещания я возвратился в Пирл-Харбор, где был встречен печальным известием о гибели 4 июля во время учебного похода подводной лодки «S-28», которая прибыла к нам из Сан-Диего для тренировки гидроакустиков эскадренных миноносцев. 3 и 4 июля вместе с катером пограничной охраны «Рилайенс» «S-28» находилась в море на учебном полигоне у Пирл-Харбора. Сближение с целью «S-28» начала в 17.30 примерно в четырех милях от «Рилайенс». По плану учения она должна была произвести обычное сближение, как это делается для стрельбы торпедами, в то время как тренирующиеся на «Рилайенс» старались установить с ней контакт с помощью гидролокатора. «S-28» погрузилась и шла на цель до тех пор, пока дистанция, по показаниям гидролокатора, не сократилась до восьми кабельтовых. Затем пеленг на подводную лодку пошел на корму, и дистанция постепенно увеличилась до 23 кабельтовых. В этот момент «Рилайенс» потерял контакт с «S-28» и больше уже не имел его, хотя изменил курс и пытался связаться с ней при помощи прибора звукоподводной связи. Ни сигналов бедствия, ни каких-либо других сигналов услышано не было. Какое несчастье или авария погубили ее, так никогда и не станет известным, так как глубина моря в 2550 метров исключала всякую возможность выхода людей из подводной лодки.

Перед поездкой в Брисбен я просил разрешения перевести плавбазу «Холланд» с атолла Мидуэй на остров Сайпан в целях использования ее в качестве передовой базы для заправки топливом и снабжения боеприпасами наших подводных лодок, ведущих боевое патрулирование. Она могла принять более 100 торпед и обеспечить топливом примерно восемь подводных лодок. Наши подводные лодки, действовавшие в районе Лусон — Формоза — Южный Китай, встречали множество целей и очень быстро расходовали торпеды, за которыми им приходилось возвращаться на Мидуэй, покрывая огромное расстояние. В штабе главнокомандующего, как и обычно, скептически отнеслись к нашему предложению и ответили, что гавань на Сайпане и без того забита кораблями. Тогда я с разрешения главнокомандующего обратился со своей просьбой к адмиралу Спрюэнсу. Я был уверен, что он отыщет местечко для нас, ибо корабли с такими ремонтными возможностями, какими располагала «Холланд», всегда очень нужны в передовом районе. Как я и предполагал, от него пришел положительный ответ, и 29 июля «Холланд» бросила якорь в бухте Танапаг.

Ожесточенное сопротивление японцев на Сайпане, вылазка их флота плюс штормовая погода задержали вторжение на остров Гуам, то есть осуществление второй фазы «операции Фориджер». Однако эта задержка позволила бомбардировщикам и надводным кораблям адмирала Митчера нанести мощный удар по острову и значительно ослабить противника до высадки десанта, которая началась 21 июля.

Во время первого воздушного налета на Гуам подводная лодка «Стингрей» капитана 3 ранга Лумиса спасла сбитого летчика, находясь под перископом. Об этом необычайном случае стоит рассказать. Лумис, получив сообщение, что примерно в 40 милях от него сбит наш самолет, дал полный ход и направился к нему. У мыса Ороте «Стингрей» попала под огонь береговой батареи противника и, когда снаряды стали ложиться слишком близко от лодки, погрузилась. Вскоре Лумис обнаружил самолет, который сбросил летчику резиновую надувную лодку, а пять минут спустя был замечен и сам летчик. Вокруг несчастного авиатора поднимались всплески разрывов. До береговых батарей было не более мили. «Стингрей» сделала три захода на летчика, прежде чем он, наконец, понял, в чем дело. Когда подводная лодка в четвертый раз подошла к нему, он обмотал буксирный конец вокруг движущегося перископа. Через час, когда «Стингрей» отошла от вражеского берега на безопасное расстояние и всплыла, летчик был взят на борт. Он был заранее проинструктирован о возможности спасения таким образом, но,

по-видимому, выход из подбитого самолета на высоте 4500 метров и падение с парашютом с 3500 метров вывели его из равновесия.

26 июля мне пришлось занести в списки погибших кораблей подводную лодку «Голег», сроки возвращения которой давно прошли. Это был ее второй боевой поход. Она ушла на боевое патрулирование у северо-восточного побережья Хонсю и не вернулась. Как стало известно из японских документов, 4 июля американская подводная лодка была атакована силами ПЛО. На поверхность моря всплыли куски пробки, обломки дерева и огромное количество соляра. Надо полагать, так нашла свой конец «Голет».

В июне и июле мы понесли тяжелые потери, но и японцы лишились многих торговых судов и военных кораблей. По данным объединенного комитета по учету потерь, в течение июля 29 наших подводных лодок потопили 47 торговых судов противника общим тоннажем 202433 тонны, в том числе шесть незаменимых танкеров. Кроме того, на дне моря нашли себе могилу легкий крейсер, три эскадренных миноносца, подводная лодка, тральщик и морской охотник.

Подводная лодка «Тэнг», действовавшая в Желтом море, установила новый рекорд, потопив за первые шесть дней июля пять японских судов. За один день 4 июля на дно моря было отправлено два судна. Этот день Дик О'Кейн начал с преследования японского судна, мачты которого были замечены на горизонте. Цель была опознана как плавучая база гидроавиации. Сближение с противником привело «Тэнг» в столь мелководный район, что ей пришлось отойти назад, чтобы уберечься от ударов о грунт. Но это не смутило командира подводной лодки. Он дал залп двумя торпедами. Они попали в цель и потопили ее. Материалы, опубликованные после войны, показывают, что жертвой оказалось грузовое судно «Ямаока» тоннажем в 6932 тонны. Несколько позже, в то же самое утро, командир «Тэнг» заметил дым на горизонте. Выйдя в атаку, он потопил второе судно «Асукадзан Мару» тоннажем в 6886 тонн. На этом закончился боевой поход «Тэнг». За 13 дней она потопила 10 судов противника общим тоннажем в 39160 тонн. Это наивысшая цифра тоннажа, потопленного за один боевой поход. Примечательна и другая цифра: 10 судов были потоплены 24 торпедами. Прекрасный результат!

Подводная лодка «Сихорс» капитана 3 ранга Купера также добилась большого успеха, потопив в северной части Южно-Китайского моря в течение двух дней три вражеских судна. Потопление еще одного судна в июне, во время этого же боевого

похода, довело ее боевой счет до четырех единиц.

3 июля в сумерки, едва «Сихорс» всплыла, ее вахтенный офицер заметил дымы на западе. Оказалось, что это конвой. Яркий свет луны вынудил командира атаковать в подводном положении. Конвой состоял из шести кораблей охранения и пяти больших грузовых судов, шедших двумя кильватерными колоннами. Еще до полуночи «Сихорс» удалось проникнуть в промежуток между колоннами и занять прекрасную позицию для атаки. Из этого положения, стреляя из носовых и кормовых торпедных аппаратов, Куттер без особого труда потопил по одному судну в каждой колонне, но уклонение от контратаки эскортных кораблей прошло не столь успешно. В результате атаки глубинными бомбами у «Сихорс» был выведен из строя радиолокатор. Когда все стихло, подводная лодка всплыла и экипаж принялся устранять повреждения. Ремонт радиолокатора занял три часа, в течение которых Куттер пытался обнаружить остатки конвоя. Он знал, что подводная лодка его стаи, «Бэнг», сближалась для атаки того же конвоя, который он атаковал сам. Теперь он слышал отдаленные взрывы глубинных бомб, которые могли означать местонахождение конвоя, но направление на них было неясным. В конце концов командир лодки направился на северо-запад. Мысленно поставив себя на место японцев, он выбрал курс, который был бы менее всего вероятен для конвоя, следующего в южном направлении.

Его рассуждения оправдались, и в 06.30 4 июля «Сихорс» снова установила контакт с противником. Это были три уцелевших грузовых судна всего лишь с одним кораблем охранения, но над ними кружили два самолета. Куттер обогнал конвой и погрузился для атаки. Первое из трех судов он пропустил, потому что оно показалось ему слишком маленьким. У «Сихорс» остались торпеды только для двух судов, и оба они выглядели несколько большими, чем первое.

Подводная лодка двинулась вперед, чтобы выйти в точку залпа по этим двум судам. Однако в последний момент они неожиданно изменили курс. Гидроакустик подводной лодки был кудесником в своей области. Он доложил командиру, что на головном судне переложили руль. Действительно, когда Куттер поднял перископ, цели оказались на новом курсе. Пришлось срочно менять план атаки. Наконец «Сихорс» выпустила все семь оставшихся торпед и добилась пяти попаданий в обе цели, но по непонятной причине, если верить объединенному комитету по учету потерь, потоплено было только одно судно.

Подводная лодка «Гардфиш» капитан-лейтенанта Уорда, патрулировавшая в районе между островами Лусон, Формоза и

Хайнань, нанесла большой урон судам, направлявшимся на Филиппины.

Японцы отчаянно пытались укрепить этот участок своей гибнущей империи, чтобы воспрепятствовать ожидаемому вторжению наших амфибийных сил. Уорд, находившийся в одиночном плавании, 16 июля получил от подводной лодки, которая располагалась примерно в 100 милях от него, донесение о появлении противника и бросился на перехват.

В 23.30 этого же дня Уорд, шедший в надводном положении, оказался в превосходной позиции для атаки конвоя, который состоял из десяти грузовых судов и четырех кораблей охранения. Суда шли в очень тесном строю, почти перекрывая друг друга. Уорд, находившийся слева по носу конвоя, выстрелил шесть торпед из носовых аппаратов в два самых больших судна, а затем стал разворачиваться, чтобы произвести залп из кормовых аппаратов. Все шесть торпед попали в четыре ближайших судна. Головное судно, по-видимому, танкер, взорвалось. Над ним поднялись огромные языки пламени. Корму следовавшего за ним большого грузового судна охватил огонь, и оно взорвалось с ужасающим грохотом. Третье судно в колонне, также грузовое, разломилось пополам и затонуло, в то время как четвертое, которому торпеда попала в носовую часть, быстро оседало в воду.

Оставшиеся суда, как вспугнутая дичь, разлетелись в разные стороны, и Уорду пришлось прекратить стрельбу. Этой же ночью он отправил на дно еще одно судно и попал во второе двумя торпедами, но не видел, потонуло ли оно. На рассвете 17 июля «Гардфиш» потопила свою шестую жертву и подверглась в ответ атакам глубинными бомбами, которые заставили ее оставаться на глубине в течение нескольких часов. Всплыв, Уорд продолжил погоню и 19 числа потопил еще два судна. Согласно подсчетам Уорда, в течение 56 часов «Гардфиш» потопила восемь и повредила одно судно.

Подводная лодка 7-го флота «Флэшер» во время третьего боевого похода потопила четыре судна — одно в июне, а остальные — в июле. Под командованием капитана 3 ранга Вайтакера «Флэшер» стала чрезвычайно результативной подводной лодкой. Одной из жертв Вайтакера оказался танкер, потопленный им северо-западнее Манилы, но самой ценной добычей в его списке был легкий крейсер, уничтоженный 19 июля в центральной части Южно-Китайского моря. Позже этот крейсер был опознан как «Ои» водоизмещением в 5700 тонн. Во время первой атаки Вайтакер попал в цель двумя из четырех выпущенных торпед и вынудил «Ои» застопорить ход. Крейсер накренился на левый борт и осел на корму, но, по-видимому, не

собирался тонуть. Эскадренный миноносец, находившийся в охранении, атаковал «Флэшер», причинив ей незначительные повреждения, а затем возвратился к своему искалеченному спутнику. Вслед за ним к крейсеру направилась и подводная лодка, но на этот раз торпеды прошли мимо цели. Вайтакер твердо решил прикончить свою жертву и два часа спустя, когда эскадренный миноносец прекратил сбрасывание глубинных бомб, всплыл под перископ. Крейсер все еще держался на плаву, и подводная лодка ушла на глубину, чтобы перезарядить торпедные аппараты. Но воспользоваться ими так и не пришлось. Когда Вайтакер вновь поднял перископ, крейсера уже не было, а эскадренный миноносец поспешно ретировался.

Японская подводная лодка, фигурировавшая в списке кораблей, потопленных в июле, была добычей «Софиш» капитан-лейтенанта Банистера. «Софиш» вместе с подводными лодками «Рок» и «Тайлфиш» входила в «волчью стаю» капитана 2 ранга Уилки. Мы получили донесение о подводной лодке противника, которая, по-видимому, направлялась в пролив Балинтанг (к северу от острова Лусон). Одна из подводных лодок контр-адмирала Файфа стреляла по ней, но промахнулась. Мы послали радиограмму Уилки, и утром 26 июля он устроил засаду. «Софиш» первой обнаружила вражескую подводную лодку, которая шла полным ходом в надводном положении через район, кишевший американскими подводными лодками, о чем японцы должны были бы знать. Банистер вышел в точку залпа и выстрелил четырьмя торпедами. Три из них попали в подводную лодку противника. Отличный результат при стрельбе по такой малой цели! «Тайлфиш» только начала сближение с противником, когда торпеды «Софиш» поразили цель, а «Рок» находилась настолько близко, что на ней видели столбы воды, поднятые взрывами. Мы узнали, что подводная лодка перевозила немецкий радиолокатор и техников, доставленных на остров Пенанг одной из подводных лодок Деница. Спастись не удалось никому.

31 июля в этом же районе разгорелся ожесточенный бой, героем которого оказался командир «Парч» капитан 3 ранга Рэмидж. Подводные лодки «Парч», «Стилхед» и «Хэммерхед» были объединены в «волчью стаю» и вели боевое патрулирование в Южно-Китайском море. Однако за 30 дней плавания леди Удача ни разу не улыбнулась им. Сначала «Парч» не смогла приблизиться к неохраняемому быстроходному авианосцу. В другой раз она была обнаружена радиолокатором при попытке атаковать ночью в надводном положении соединение противника, состоявшее из крейсеров и эскадренных миноносцев. Не успев подойти на дистанцию торпедной стрельбы, Рэмидж был

остановлен шквалом точного артиллерийского огня, который заставил его погрузиться. В воздухе постоянно висели японские самолеты, базировавшиеся на Формозу. Нервы у подводников были напряжены до предела.

Наконец, в полночь 31 июля «Парч» прорвалась в надводном положении в середину большого, хорошо охраняемого конвоя и открыла стрельбу торпедами. Можно себе представить, какой там поднялся переполох после первого же попадания: ослепительные вспышки сигнальных прожекторов с кораблей охранения, взвивающиеся хвосты ракет с атакованных судов, крики молящих о помощи, беспорядочный артиллерийский огонь, который открыл каждый, кто имел на борту хотя бы одну пушчонку. Рэмидж спокойно убрал всех людей с мостика. Наверху остались только он сам и старшина-рулевой. Кажется совершенно невероятным, что «Парч» осталась невредимой под таким плотным пушечно-пулеметным огнем, но это было именно так. Рэмидж продолжал оставаться в надводном положении до наступления рассвета. К этому времени «Парч» уже выстрелила 19 торпед и имела 15 попаданий. Объединенный комитет по учету потерь несколько уменьшил число судов, которые Рэмидж считал потопленными, но если это число еще можно оспорить, то никто не оспорит ущерба, который причиняет торпеда, попавшая в цель: затопляются трюмы, гибнет вооружение и продовольствие, за борт летят палубные грузы.

Глава 12

В начальный период наступательных действий подводных лодок на Тихом океане нехватка торпед носила столь хронический характер, что мои командиры были в отчаянии. Однако к середине 1944 года торпед в Пирл-Харборе стало так много, что мы могли расходовать их не задумываясь.

На 1 августа мы имели 200 электрических торпед типа «Мк-18» и 1005 парогазовых типа «Мк-14» и «Мк-23». Учтя, что наш месячный расход не превышает 350 торпед, я предложил выпускать только необходимую норму, а все высвободившиеся средства направить на производство нового секретного оружия. Наши склады были забиты до отказа, и огромные штабели упакованных в ящики торпед громоздились снаружи, около торпедного склада базы. Между тем было ясно, что по мере продвижения наших надводных и амфибийных сил к островам собственно Японии мы будем встречать все меньше целей и расходовать меньше торпед.

Примерно в это же время управление кораблестроения и ремонта информировало меня о том, что рассматривается вопрос о сокращении программы строительства подводных лодок. На первый взгляд это казалось ударом, но изучение обстановки показывало, что мы можем пойти на такое сокращение без снижения все возрастающей боевой активности. Мы уже имели на Тихом океане около 140 подводных лодок, и, кроме того, значительное число лодок находилось в стадии строительства, после окончания которого они должны были поступить к нам.

Секретное оборудование уже начало прибывать, и наш отдел боевой подготовки прилагал все усилия, чтобы ознакомить подводников с его устройством и эксплуатацией. На подводной лодке «Си Фокс» был установлен первый ночной перископ со смонтированным на нем радиолокатором, но она еще не прибыла в Пирл-Харбор. С большим нетерпением мы ожидали две новые радиолокационные станции обнаружения надводных целей и самолетов. Однако на мою просьбу об ускорении их присылки я получил ответ, в котором мне выражалось сочувствие и сообщалось, что электронная техника всех типов предназначается прежде всего для амфибийных сил, а нам следует подождать.

Теперь мы знаем, что многие наши подводные лодки были потоплены вражескими самолетами, захватывавшими их врасплох, видимо, в тот момент, когда их радиолокаторы старых образцов бывали выключены. Дело в том, что японские самолеты часто обнаруживали местонахождение подводных лодок по

работе радиолокационных установок, и поэтому большинство командиров включали их периодически и только на короткие промежутки времени. Мы крайне нуждались в чём-то лучшем и более безопасном.

Во время своего пребывания в Пирл-Харборе в июле адмирал Кинг и начальник его штаба контр-адмирал Кук неоднократно указывали нам на необходимость использования на Тихом океане карликовых подводных лодок. Против этой идеи я боролся в течение всей войны. Японцы имели карликовые лодки, немцы и итальянцы также имели их, а теперь еще и англичане применили такие подводные лодки типа «ХЕ» с экипажем из четырех человек для атаки «Тирпица» в Альтен-фьорде. Поэтому и мы, видите ли, должны иметь эти самые карликовые подводные лодки.

Я не желал связываться с ними и честно сказал об этом. Производство таких лодок неминуемо привело бы к сокращению строительства наших обычных подводных лодок, которые успешно справлялись с задачей уничтожения японского торгового и военного флота. Теперь японские суда боялись показываться в море. Они отстаивались в портах, где их можно было уничтожать авиацией или блокировать минами, которые ставились подводными лодками и самолетами. Гавани на островах собственно Японии столь мелководны, что действия в них даже карликовых подводных лодок, по моему мнению, связаны со смертельным риском, а я не желал посылать людей на подобные задания. Каждый человек должен быть уверен в наличии шансов на спасение, а потеря экипажей, достаточно бесстрашных для выполнения опасных задач, лишала нас людей, которых можно было использовать с большей пользой для дела.

Контр-адмирал Кук заявил, что независимо от того, нравится нам это или нет, мы должны принять пару британских карликовых подводных лодок типа «ХЕ» и научиться управлять ими. Ну, это уже было совершенно иное дело, так как не означало сокращения программы строительства обычных подводных лодок. А если встанет вопрос о посылке их в Йокосука или в какое-либо другое место, я собирался поступить так, как подскажет обстановка. Во что вылилась эта идея в дальнейшем, мне не известно, но мы так никогда и не построили ни одной карликовой подводной лодки и не получили ни одной лодки типа «ХЕ».

Что же касается секретного оборудования для защиты подводных лодок, в котором мы так остро нуждались и которое так медленно поступало в Пирл-Харбор, то я узнал, что капитан 3 ранга Дэспит, бывший командир подводной лодки «Тиноса», назначен начальником планового отдела, чтобы как можно быстрее наладить выпуск этой продукции. В помощь военному

научно-исследовательскому отделу при Калифорнийском университете в Сан-Диего был выделен еще один офицер — лейтенант Фейган. Большего при существовавшей системе распределения электронного оборудования мне, к сожалению, пока не удалось добиться. Правда, в это время д-р Харнуэлл достал нам еще 11 гидролокационных установок. Они предназначались для тральщиков, но оказалось, что гидролокатор мало пригоден для обнаружения мин надводными кораблями. Я хотя и сочувствовал неудаче тральщиков, но в то же время был рад заполучить эти установки. Право же, мы могли использовать их с большой пользой для себя.

Наши подводные лодки вновь добились неплохого результата в северной части Южно-Китайского моря. Ударная группа взаимодействующих подводных лодок Тихоокеанского флота, находившаяся в этом районе, 17 августа перед рассветом обнаружила конвой противника, который следовал на юг, но не смогла атаковать его. В числе кораблей конвоя был конвойный авианосец «Отака». Противник начал использовать такие корабли для сопровождения конвоев, подобно тому, как мы сами применяли их в Атлантике. Соображения японцев в этом отношении не ясны, так как для них было гораздо выгоднее и безопаснее выделять для охраны конвоев авиационное прикрытие с Формозы, Китая или Филиппин, что высвободило бы конвойные авианосцы для выполнения других задач. Однако заблуждение японцев нам было только на руку.

«Редфиш», которая первой установила контакт с этим авианосцем, сопровождавшим конвой, донесла о нем остальным подводным лодкам своей стаи и поставила в известность «волчью стаю» 7-го флота. Последняя состояла из двух подводных лодок, патрулировавших южнее, в соседнем районе. В нее входили «Блюфиш» капитана 3 ранга Гендерсона и «Рэшер» капитана 3 ранга Мансона, который являлся командиром стаи.

«Рэшер», направлявшаяся к мысу Бохеадор (остров Лусон), установила радиолокационный контакт на дистанции 73 кабельтовых. Конвой предположительно состоял из 13 грузовых судов и 6 эскортных кораблей. Грузовые суда следовали в нескольких кильватерных колоннах, а корабли охранения располагались по дуге впереди конвоируемых судов и позади них. Повышенная активность авиации, предшествовавшая проходу этого конвоя, указывала на его ценность. Мансон занял позицию справа по носу целей примерно в 1300 метрах впереди ближайшего к нему корабля охранения и атаковал большой танкер двумя торпедами из кормовых аппаратов. Одна торпеда попала в цель и вызвала страшный взрыв, вероятно, авиационного

бензина, который взметнул столб пламени на огромную высоту.

Эскортный корабль, находившийся с правого борта, открыл беспорядочный артиллерийский огонь, затем развернулся и начал сбрасывать глубинные бомбы милях в двух от «Рэшер». Остальные корабли также открыли огонь, причем два из них, по-видимому, палили друг в друга. На некоторых судах включили ходовые огни. Затем Мансон занял позицию в 25 кабельтовых впереди конвоя и стал изучать обстановку с помощью своего радиолокатора. Наконец он принял решение и начал сближение, пройдя за кормой эскортного корабля, находившегося справа по носу конвоя. В 22.11 он выстрелил из шести носовых торпедных аппаратов в ближайшую к нему крупную цель. Затем, быстро развернувшись, дал залп из кормовых аппаратов в большое судно, которое шло в кильватер первому. Восемь торпед поразили четыре различные цели. И вновь началось столпотворение из сигналов, артиллерийских выстрелов и глубинных бомб, но ни один из эскортных кораблей так и не обнаружил подводную лодку. Одно судно горело, другое, по-видимому, транспорт, покинуло строй и стало уходить под прикрытием кораблей охранения. Постепенно его изображение исчезло с экрана радиолокатора. Позже, этой же ночью, мерцающие огоньки спасательных шлюпок наблюдались в той стороне, где скрылось это судно. Надо полагать, что оно затонуло. Кроме того, было встречено целое озеро плавающей на поверхности моря нефти — одной из целей оказался, вероятно, танкер.

Примерно в это время конвой разделился на две группы и направился на запад. «Рэшер» начала преследование головной группы. Вторая группа, шедшая в пяти милях к северу, той же ночью стала мишенью для «Спейдфиш» — одной из подводных лодок стаи, возглавляемой «Редфиш», также включившейся в преследование.

«Рэшер» заняла позицию с левого борта облюбованной жертвы и, сблизившись с ней, в 23.30 выпустила четыре торпеды из носовых аппаратов. Затем она развернулась и выстрелила двумя оставшимися торпедами из кормовых аппаратов во вторую цель. Все торпеды попали, причем одна из них поразила судно, которое шло за первой целью.

«Спейдфиш» потопила грузо-пассажирское судно, а 22 августа — танкер, который, вероятно, был уже поврежден Мансоном. В это же время «Редфиш» потопила грузовое судно. «Рэшер», выпустившая за 150 минут 18 торпед, добилась 15 попаданий и потопила конвойный авианосец (вероятно, в третьей атаке), танкер, транспорт и два грузовых судна. Три других судна были повреждены. Так в течение одной ночи японцы потеряли 20000-

тонный авианосец и несколько грузовых судов общим тоннажем в 38547 тонн.

Подводная лодка «Кроукер» капитана 3 ранга Ли возвратилась из своего первого боевого похода, который она успешно провела в Восточно-Китайском море. Ею был потоплен легкий крейсер «Нагара». Утром 7 августа Ли обнаружил южнее Нагасаки крейсер в охранении охотника за подводными лодками и самолета. Цель шла зигзагом, и, так как у Ли не было времени для выяснения его закономерности, он поспешно изготовился и выстрелил четыре торпеды. Как раз в этот момент цель отвернула от подводной лодки. Этого могло оказаться вполне достаточно, чтобы все торпеды прошли мимо, но по какой-то причине неудачник-командир вновь изменил курс и получил одну торпеду в корму. Ли всплыл на перископную глубину и дал своей вахте полюбоваться агонией жертвы, медленно погружавшейся в воду.

В ходе подготовки к новому большому наступлению, которое должно было начаться вслед за вторжением на Марианские острова, мы получили задачу провести панорамные съемки нескольких островов и разведать побережье островов Пелелиу и Яп путем высадки на них десантных групп. Амфибийные силы крайне нуждались в сведениях о глубине моря над подводными рифами во время различных фаз прилива, о наличии проходов между рифами и т. п., чтобы определить, какие высадочные средства выгоднее всего использовать в каждом отдельном случае: катера типа «Хиггинс», плавающие грузовые автомашины или танко-десантные транспорты. Отсутствие подобных сведений при высадке на атолл Тарава едва не привело к провалу операции.

Добыть такие данные можно было только одним способом — высадить с подводной лодки разведывательные группы на резиновых надувных шлюпках. Высадку следовало произвести в строжайшей тайне, так как обнаружение этих групп могло предупредить противника о наших намерениях.

Панорамное фотографирование островов Палау и острова Яп, а также переброска разведывательной десантной группы, выделенной командующим амфибийными силами, было поручено подводной лодке «Берфиш». Группа под командованием лейтенанта Киркпатрика включала в себя двух офицеров и девять рядовых, которые были хорошо обучены управлению шлюпкой и ведению разведки. Их высадка на остров Пелелиу прошла успешно и дала возможность добыть очень ценные сведения. Последующие попытки высадиться в этом же районе и на остров Ангаур закончились неудачей.

Интенсивность работы вражеских радиолокационных станций

вызывала сильное опасение, что подводная лодка будет непременно обнаружена и этим раскроются планы нашего командования.

Тогда «Берфиш» направилась к острову Яп и ночью 16 августа произвела высадку разведчиков на южную оконечность острова. Было установлено, что подходы к берегу позволяют использовать десантные суда всех типов. В ночь на 18 августа была предпринята попытка высадиться на соседний остров Гагил-Томил. Пять человек прошли на резиновой шлюпке через линию прибоя и пристали к рифу. Один остался в шлюпке, а четверо отправились на разведку пляжа. Обратно возвратился только один; трое остальных, как нам стало известно позже, попали в плен. Час, назначенный для возвращения разведчиков на подводную лодку, наступил и прошел, а двое людей в резиновой шлюпке, налегая на весла, все искали своих товарищей, но безуспешно. Высадка на Яп не состоялась, возможно, из-за опасения, что наши намерения раскрыты. Во всяком случае, решение обойти этот остров, не захватывая его, как это уже было сделано с островами Трук, казалось мне целесообразным, поскольку Яп не представлял стратегической ценности.

Подводной лодке «Хардхед» капитана 3 ранга Мак-Мастера посчастливилось во время первого же боевого похода потопить японский легкий крейсер «Натори». 18 августа сразу после полуночи, когда подводная лодка находилась восточнее пролива Суригао, на экране ее радиолокатора появились два импульса — большой и маленький. «Хардхед» начала сближение. Большая цель, которую через некоторое время можно было рассмотреть в бинокль, была опознана как тяжелый крейсер или линейный корабль. Мак-Мастер хотел исключить все возможности уклонения цели, и поэтому, выстрелив пять парогазовых торпед из носовых аппаратов, развернулся и выпустил четыре электрические торпеды из кормовых аппаратов. Его счастье, что он поступил именно так. Все торпеды первого залпа прошли мимо. Зато две торпеды, выпущенные из кормовых аппаратов, поразили цель. При свете пламени, взметнувшегося выше мачт, командир решил, что это был линейный корабль. «Хардхед» отошла и, перезарядив торпедные аппараты, возвратилась к месту атаки. Руководствуясь показаниями радиолокатора, Мак-Мастер вновь атаковал цель шестью торпедами, которые взорвались в надлежащее время. Однако наступил рассвет, а цель все еще держалась на плаву. Тогда Мак-Мастер решил атаковать ее в подводном положении, но японец затонул прежде, чем он занял позицию для стрельбы.

Донесения о потоплении вражеских судов показывали, что

август должен стать еще одним рекордным месяцем. По нашим подсчетам, итог составил примерно 300000 тонн. Однако объединенный комитет по учету потерь официально сообщил, что 30 наших подводных лодок потопили 41 грузовое судно (в том числе 9 танкеров) общим тоннажем в 215657 тонн. Военных кораблей было потоплено 14: конвойный авианосец, два легких крейсера, два эскадренных миноносца, четыре фрегата и пять вспомогательных судов общим водоизмещением 41089 тонн. Воды у южного побережья Японии, Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря стали лучшими местами охоты наших подводных лодок. Но среди них первое место, несомненно, принадлежало северной части Южно-Китайского моря, которая дала более трети тоннажа, потопленного в течение августа.

Как только стало известно, что Гуам взят, мой заместитель контр-адмирал Браун вылетел туда, чтобы выбрать участок под лагерь отдыха подводников. Местом размещения нашей базы, естественно, должна была стать гавань Апра, где нам были нужны лишь пирсы для швартовки трех или четырех плавучих баз, здание для размещения моего штаба и, возможно, торпедный склад. На Гуаме Браун обнаружил, что до участка, который мы предварительно наметили по карте для лагеря отдыха подводников, можно добраться лишь на танке. Обследуя район с воздуха, он в конце концов выбрал кокосовую рощу к северу от реки Талофофо.

Адмирал Нимиц сообщил, что переводит свой штаб на Гуам, и сразу же началась бешеная борьба за участки на этом острове. Однако главнокомандующий пресек «золотую лихорадку» и выделил новые базы только тем, чье присутствие на Гуаме было действительно необходимо. Даже я, принимавший участие в составлении плана строительства базы подводных лодок на Гуаме еще в 1922 году, и то был обижен штабом Нимица. С этим штабом я выдержал, пожалуй, больше битв, чем с японцами, но, как и всегда, непосредственное обращение к «Большому Боссу» принесло мне победу, и я вылетел из Пирл-Харбора, чтобы окончательно все спланировать. Вместе со мной вылетел капитан 3 ранга Хью, командир плавбазы «Сперри», которого я решил оставить на Гуаме для организации новой передовой базы. Вторую ночь в пути я провел на борту плавучей базы «Холланд», находившейся в бухте Танапаг на Сайпане. У ее борта стояли семь подводных лодок, грузивших торпеды. Это были две «волчьи стаи», которые израсходовали все торпеды в дни боев в районе пролива Лусон и теперь собирались снова выйти в море.

Я посетил вице-адмирала Гувера на борту плавучей базы эскадренных миноносцев «Кёртис». Он носил титул

командующего Марианскими островами и, естественно, испытывал великое множество затруднений, часть которых успешно преодолевалась благодаря присутствию на Сайпане нашей плавбазы «Холланд». К ее левому борту прижалось несколько подводных лодок, а у правого стояли на ремонте четыре малых надводных корабля. Как я и предвидел, «Холланд» была самым желанным судном для ремонтников этой передовой базы. Гувер сообщил мне, что вскоре собирается перебраться с Сайпана на Гуам вместе с «Кёртис», и предложил направить туда вторую плавучую базу. Естественно, я был рад пообещать ему это, ибо имел намерение послать плавбазу на Гуам, как только это станет возможным, и создать там свою собственную передовую ремонтную базу.

Вместе с комендантом Гуама генералом Ларсеном я совершил поездку по всему острову, чтобы окончательно определить место для нашего лагеря отдыха. Мы взяли с собой автоматчиков, потому что в джунглях все еще скрывались сотни японцев. Место, выбранное нами, было заброшенной кокосовой рощей, которая спускалась к прекрасному пляжу. С помощью незначительных подрывных работ тут можно было устроить бассейны для плавания. Восточная часть острова нисколько не пострадала от артиллерийского огня. Она как нельзя больше подходила нам, и позже здесь был создан один из лучших лагерей отдыха.

Адмирал Нимиц прибыл вслед за мной, и во время совещания с ним я попросил разрешить мне немедленно начать перебазирование. Это вызвало возражения его начальника штаба, который утверждал, что гавань и без того забита до отказа. Я заметил, что гавань Апра, может быть, и забита, но зато районы патрулирования вдоль китайского и японского побережий не столь забиты подводными лодками, как мне хотелось бы. Втиснув еще один корабль на Гуам, мы сократим расстояние до этих районов и увеличим насыщенность их подводными лодками. Адмирал Нимиц согласился со мной. Поговорив с начальником порта Бекером, я узнал, что он уже наметил места для стоянки двух плавучих баз подводных лодок и эскадренных миноносцев, а также мог выделить место для третьей плавбазы, если я пожелаю занять его. Передовая база, о которой я мечтал в течение многих месяцев, теперь стала реальностью.

Возвратившись в Пирл-Харбор, я обнаружил, что разработанные в последний месяц планы участия подводных сил в «операции Стейлмейт» (вторжение на острова Палау) успешно проводятся в жизнь и подводные лодки уже направляются на свои позиции, 3-й флот адмирала Хэлси находился у западной части

Каролинских островов, самолеты 38-го оперативного соединения вице-адмирала Митчера бомбили Минданао и южную часть Филиппин, а острова Бонин и Яп уже подверглись жестокому налету авианосной авиации.

Адмирал Хэлси, готовившийся 15 сентября начать вторжение на острова Пелелиу и Ангаур, потребовал развернуть в разведывательных целях завесу из девяти подводных лодок в 400 милях к северо-западу от островов Палау. Эта группа должна была обезопасить 3-й флот от возможных сюрпризов. Кроме того, у островов Палау и Яп подводные лодки несли обычную спасательную службу.

Когда необходимость в присутствии флота у Палау отпала, адмирал Хэлси направился на север, где 21–22 сентября нанес удар по Маниле, а затем перешел в район Формоза — Рюкю. В связи с этим разведывательная группа подводных лодок заняла новые позиции к востоку от северной оконечности Формозы, оказавшись, таким образом, в зоне обычного боевого патрулирования. Однако ни одной подводной лодке этой группы не представилось возможности атаковать противника. Мы пришли к выводу, что такой способ действий не оправдывает себя, и в последующем никогда больше не прибегали к нему. Подводные лодки этой группы можно было бы с большим успехом использовать у портов, из которых боевые корабли противника могли выйти для поддержки своих сил, или на морских коммуникациях.

Мы успешно справлялись с задачей уничтожения японского военного и торгового флота. К сентябрю на дно было пущено более 4000000 тонн, примерно 2/3 японского тоннажа. Однако и наши потери были не малыми: 28 подводных лодок было уничтожено и шесть повреждено. Сентябрь принес нам значительные потери в подводных лодках.

Из штаба 7-го флота сообщили, что подводная лодка «Робало» не возвратилась в срок и, возможно, погибла. Причина ее гибели оставалась неизвестной. Много позже от филиппинских повстанцев и американского матроса, находившихся в японском лагере для военнопленных на острове Палаван, мы узнали всю историю.

По рассказам этих людей, «Робало» затонула 26 июля 1944 года в двух милях от западного побережья острова Палаван в результате взрыва кормовой аккумуляторной батареи. Четыре человека добрались вплавь до берега: один офицер и трое старшин. Они проделали путь через джунгли до маленького поселка, находившегося северо-западнее лагеря военнопленных. Здесь они были схвачены японской военной полицией и

заключены в тюрьму. 15 августа их увезли на японском эскадренном миноносце. Никаких известий о дальнейшей судьбе этих подводников не имеется.

Сомнительно, чтобы взрыв аккумуляторной батареи мог быть настолько мощным, чтобы потопить корабль. Вероятней всего, причиной гибели «Робало» явилась вражеская мина.

«Флайер», тоже подводная лодка 7-го флота, погибла 13 августа поблизости от места, где покоится «Робало». Это случилось в то время, когда она в надводном положении проходила через пролив Балабак южнее острова Палаван. Подводная лодка была уничтожена сильным взрывом, который произошел в носу по правому борту незадолго до полуночи. «Флайер» затонула в течение 20 или 30 секунд, продолжая идти с 15-узловой скоростью. По мнению командира, взрыв был вызван столкновением с миной. Уцелело лишь восемь человек. Они добрались до острова Палаван, где с помощью подразделения береговой охраны армии США связались с подводной лодкой «Редфиш», которая и доставила их в базу. «Флайер» погибла, совершая всего лишь второй боевой поход, но за свое короткое существование она также внесла вклад в общее дело, потопив 10000-тонный транспорт.

Затем мы потеряли «Хардер». В ночь на 15 сентября была перехвачена радиограмма с подводной лодки «Хэддоу» в адрес командующего подводными силами 7-го флота, в которой выражалось опасение за судьбу «Хардер». Позже 7-й флот сообщил, что подводная лодка «Хардер» не возвратилась в базу и, предположительно, погибла.

Подводные лодки «Хейк» капитан-лейтенанта Хейлора, «Хэддоу» капитан-лейтенанта Нимица и «Хардер», составлявшие одну «волчью стаю», вышли из Фримантла 5 августа. Командиром стаи был ветеран многих боев капитан 3 ранга Дили. В полдень 20 августа подводная лодка «Рей», патрулировавшая в том же районе, напала на след большого конвоя в бухте Палуан у северо-западного побережья острова Миндоро. Через час после всплытия она установила контакт с «Хардер», которая в тот момент находилась вне залива, и Дили, разработав план атаки конвоя всей стаей, вошел в залив. На рассвете «Рей» атаковала конвой с северо-запада, «Хэддоу» — с запада и «Хардер» — с юго-запада. Были потоплены четыре судна общим тоннажем в 22000 тонн. Можно полагать, что одно из них потопила «Хардер».

На следующий день «Хэддоу» и «Хардер» предприняли совместную атаку трех небольших кораблей в районе приморского города Батаан. Все три были потоплены. Это были корабли береговой охраны «Мацува», «Садо» и «Хибури».

Утром 23 августа «Хэддоу» обнаружила танкер в охранении эскадренного миноносца и разрядила в него свои носовые торпедные аппараты. У нее кончились торпеды, и в ответ на ее отчаянные призывы «Хейк» и «Хардер» поторопились направиться к ней. Оставшаяся без торпед «Хэддоу», получив «благословение» Сэма, покинула свою стаю и направилась на юг. «Хейк» и «Хардер» благополучно похоронили эскадренный миноносец у мыса Кайман.

На следующий день рано утром «Хейк» погрузилась неподалеку от мыса Кайман у западного побережья Лусона. «Хардер» находилась в 21 кабельтове к югу от нее. Вскоре с помощью шумопеленгатора «Хейк» обнаружила два корабля, приближающихся с юга. Один из них был опознан как эскадренный миноносец, а второй как тральщик.

В 06.47 Хейлор заметил примерно в 3,5 кабельтова впереди себя перископ «Хардер» и отвернул, чтобы избежать столкновения. Спустя некоторое время после этого тральщик повернул на подводные лодки, и «Хейк» ушла на глубину. В 07.28 на «Хейк» слышали, как вдали раздались 15 взрывов глубинных бомб, а когда подводная лодка направилась на запад — работу двух корабельных винтов. В 09.55 все шумы стихли.

С тех пор о «Хардер» ничего не было слышно. В японских документах отмечается, что 24 августа в районе, где в последний раз видели «Хардер», 200-килограммовыми глубинными бомбами была атакована подводная лодка и «на поверхность в районе бомбометания всплыло много соляра, обломков дерева и пробки». По-видимому, «Хардер» погибла в результате этой атаки глубинными бомбами. На ее боевом счету числится десять грузовых судов, четыре эскадренных миноносца и два фрегата.

В сентябре произошло еще одно трагическое событие, но уже совершенно иного рода. Случилось оно в силу стечения целого ряда совершенно непредвиденных обстоятельств.

В предрассветные часы 12 сентября «волчья стая», состоявшая из подводных лодок «Граулер», «Силайэн» и «Пампанито» обнаружила в северной части Южно-Китайского моря конвой из девяти грузовых судов и семи эскортных кораблей. Среди них находилось судно «Ракуё Мару», перевозившее из Сингапура в Японию 1350 английских и австралийских военнопленных. Эти пленные были самыми выносливыми из всех 90000 захваченных японцами в Малайе. До этого они работали на строительстве железной дороги, а теперь направлялись на заводы и рудники Японии.

Подводные лодки не замедлили атаковать противника. Четыре грузовых судна и два корабля охранения отправились на

дно. «Ракуё Мару» оказалось в числе потопленных. Судно тонуло медленно, дав японской команде и охране достаточно времени, чтобы удрать на спасательных шлюпках, бросив военнопленных на произвол судьбы.

Однако к тому времени, когда «Ракуё Мару» окончательно ушло под воду, пленные успели соорудить плоты и покинули обреченное судно. Спасшиеся японцы были подобраны эскортными кораблями, а англичане и австралийцы оставлены на милость стихии.

Подводные лодки, совершенно не ведая, что случилось, продолжали преследовать остатки конвоя, пока он не укрылся в Гонконге, после чего снова возвратились на свои позиции. 15 сентября «Пампанито» обнаружила плот, облепленный людьми. Как и полагалось по инструкции, она направилась к плоту, чтобы взять несколько человек в плен. К своему ужасу, подводники увидели на плоту англичан и австралийцев, которые были так перемазаны нефтью, что их трудно было признать за людей с белой кожей. Командир «Пампанито» немедленно послал донесение на «Силайэн», прося помощи. К этому времени «Граулер» уже возвратилась в базу, но когда радиограмма была получена в Пирл-Харборе, мы направили к месту происшествия подводные лодки «Барб» и «Куинфиш». Они быстро прибыли в этот район, и к полудню 17 сентября все оставшиеся в живых были подобраны.

Ночью 16 сентября на пути в район спасательных работ подводные лодки «Барб» капитана 3 ранга Флакки и «Куинфиш» капитана 3 ранга Лафлина установили контакт с противником. Обе подводные лодки входили в «волчью стаю» капитана 2 ранга Суинберна. Третий член стаи — «Танни» капитана 3 ранга Пирса — получила повреждения и находилась на пути в Пирл-Харбор. «Куинфиш» передала на «Барб», что встретила и атакует конвой, состоящий из пяти грузовых судов и шести кораблей охранения. К 22.54 она закончила свою атаку. Наступила очередь «Барб». Сближаясь в надводном положении для стрельбы по головному танкеру, Флакки вдруг увидел, что самый большой корабль конвоя имеет совершенно плоскую палубу и очень похож на авианосец. Он тотчас же изменил план атаки. Сманеврировав так, что авианосец створился с большим танкером, Флакки быстро сблизился и дал залп из носовых торпедных аппаратов. Затем он положил руль на борт и стал поспешно разворачиваться, пытаясь привести кормовые аппараты на линию стрельбы, но угроза столкновения с эскадренным миноносцем, оказавшимся совсем рядом, вынудила его погрузиться. Во время погружения на лодке было услышано пять взрывов торпед. По мнению гидроакустика,

три из них попали в авианосец и две в танкер. Как стало впоследствии известно, «Барб» отправила на дно конвойный авианосец «Уне» водоизмещением 20000 тонн и крупный танкер «Адзуса».

Контратака подводной лодки глубинными бомбами оказалась безуспешной. Вскоре после полуночи «Барб» всплыла и полным ходом направилась в район спасательных работ, где немедленно приступила к приему на борт англичан и австралийцев.

Едва мы доставили освобожденных военнопленных в нашу базу, как пришла другая беда. Из радиодонесений, направлявшихся в адрес командующего подводными силами 7-го флота, мы узнали о том, что подводная лодка «Наутилус» капитана 3 ранга Шарпа села на мель в районе Кебу (Филиппинские острова) и находится в очень трудном положении.

Ночью 26 сентября «Наутилус» приблизилась к берегу на три кабельтовых и благополучно передала доставленный груз партизанам. Незадолго до полуночи, отходя в более глубокие воды, она села на мель в районе банки Луиза. Глубина здесь не превышала 5,5 метра, а сняться с мели нужно было до наступления рассвета, иначе «Наутилус» стала бы легкой добычей для японских самолетов и противолодочных кораблей. Прилив должен был достигнуть высшей точки к четырем часам утра, но подъем воды был слишком мал, чтобы оказать существенную помощь. Поэтому командир приказал облегчить подводную лодку. На берег было отправлено около 40 тонн различного груза, за борт откачали более 20 тонн дизельного топлива. Одновременно были сожжены все секретные документы. Командир приказал заполнить носовые цистерны главного балласта, чтобы удержать подводную лодку на грунте и предохранить ее от ударов о риф в момент начала прилива.

В 03.30 начался отлив. Положение было отчаянным: «Наутилус» должна была сняться с мели сейчас или никогда. Шарп продул все балластные цистерны и дал полный ход назад. Подводная лодка вышла на чистую воду. Теперь, когда до восхода солнца оставалось всего три часа, требовалось успеть принять воду в топливные цистерны для замещения откачанного за борт топлива, на что обычно тратилось около пяти часов, и произвести дифферентовку подводной лодки. Экипаж выполнил эту, на первый взгляд неразрешимую, задачу. Топливные цистерны были заполнены через горловины с помощью пожарных рукавов. В носовой торпедный отсек были перенесены 152-мм снаряды из кормового артиллерийского погреба. При погружении из-за серьезных ошибок, допущенных в расчете дифферентовки (было

принято 45 тонн лишнего водяного балласта), офицеру, стоявшему на посту погружения и всплытия, пришлось приложить немало усилий, чтобы удержать «Наутилус» от падения на грунт.

Ночью 12 сентября подводная лодка «Граулер» потопила японский эскадренный миноносец «Сикинами». Вскоре после полуночи, патрулируя восточнее острова Хайнань у южного побережья Китая, подводная лодка установила радиолокационный контакт с противником и пошла на сближение. Она уже было приготовилась дать залп по цели крупных размеров, когда ее командир Бен Оукли обнаружил с правого борта корабль охранения, который устремился прямо на «Граулер». Оукли поспешно изменил план атаки и дал залп по эскадренному миноносцу из носовых торпедных аппаратов.

К тому времени, когда он выстрелил три торпеды, дистанция уменьшилась до 6,5 кабельтова. Она сокращалась так быстро, что Оукли пришлось положить руль на борт и на полном ходу отвернуть в сторону. Спустя несколько секунд первая торпеда поразила эскадренный миноносец. Раздался ужасный взрыв, и столб пламени взметнулся в полуночное небо так высоко, что внутри погруженной в темноту боевой рубки подводной лодки все озарилось ослепительно ярким светом. Не смущаясь заминкой с первоначальным планом атаки и несмотря на огонь 40-миллиметровок, который открыли противолодочные корабли с дистанции 1100 метров, Оукли устремился к самой заманчивой цели в конвое — двум створившимся друг с другом грузовым судам — и дал залп из кормовых аппаратов.

Объединенный комитет по учету потерь не зарегистрировал потопления им в этой атаке какого-либо грузового судна, хотя попадания и наблюдались. По-видимому, одна из его торпед нашла более уязвимую цель, так как за «Граулер» числится также фрегат «Хирадо».

Число судов, потопленных в сентябре, было довольно скромным. Это объясняется тем, что множество подводных лодок отвлекалось на выполнение вспомогательных задач. Объединенный комитет по учету потерь отнес на счет 31 подводной лодки потопление 41 грузового судна общим тоннажем 164650 тонн плюс еще 30285 тонн, которые приходились на военные корабли. Среди первых было семь танкеров, а среди вторых — конвойный авианосец, эскадренный миноносец, три фрегата, подводная лодка и четыре вспомогательных судна.

Глава 13

Планирование следующего большого наступления, получившего название «операция Король-2» (вторжение на Филиппины), заняло около двух месяцев. Начало операции было намечено на 20 октября. Отказ от захвата острова Яп во время вторжения на острова Палау и бескровная оккупация островов Улити, где противник не оказал ни малейшего сопротивления, сберегли нам две десантные группы. Адмирал Хэлси, который должен был сломить противовоздушную оборону на Филиппинах, скоро обнаружил, что противник гораздо слабее, чем мы предполагали. Высшее командование все больше склонялось к мысли, что время для удара настало. По первоначальному плану силы генерала Макартура должны были высадиться на остров Минданао. Но от этого плана отказались. Было решено обойти Минданао и сосредоточиться в заливе Лейте.

К этому времени стало известно, что большая часть японского флота базируется на Сингапур, якорную стоянку Линга близ оконечности полуострова Малакка, остров Тавитави и бухту Бруней (остров Борнео). Противник был вынужден прибегнуть к подобной диспозиции своих сил скорее всего из-за нехватки танкеров, число которых не позволяло обслуживать флот в водах метрополии. А между тем наши подводники могут сказать, куда отправились 73 японских танкера.

«Операция Король-2» проводилась исключительно силами юго-западной части Тихого океана при поддержке 3-го флота адмирала Хэлси. Прикрытие и разведка осуществлялись подводными лодками 7-го флота, базировавшимися на Австралию, а подводные силы Тихоокеанского флота перекрыли пути, ведущие из портов собственно Японии, и затаились в районах с наиболее оживленным судоходством.

Когда с подготовкой к операции было покончено, я отправился на подводной лодке «Си Фокс» подышать соленым воздухом и посмотреть, как идут дела на атолле Мидуэй. «Си Фокс» являлась первой нашей лодкой, на которой были установлены комбинированный ночной перископ и перископный радиолокатор. Правда, в то время радиолокатора на «Си Фокс» уже не было. Он был забракован экспертами и отправлен в Панаму для переделки. Это обстоятельство очень огорчало командира подводной лодки, который был вполне доволен его работой. Но оставался еще ночной перископ, и мне не терпелось проверить его на практике. По пути на Мидуэй сопровождавший нас эскадренный миноносец «Литчфилд» в ночное и дневное

время несколько раз изображал цель, на которую мы выходили в атаку, пользуясь лишь ночным перископом. Результаты оказались в высшей степени удовлетворительными. Даже мои глаза различали цель в ночной тьме на дистанции 12,5 кабельтова.

Со своими двумя плавучими базами и плавдоком № 8, стоявшими на якорях в ремонтном бассейне, Мидуэй произвел на меня отличное впечатление. Правда, ремонтные работы из-за недостатка клиентов шли вяло, но боевая подготовка, в которой различные спасательные суда и сторожевые катера использовались в качестве мишеней, велась полным ходом.

Наступала зима, а с нею и период сильных восточных и юго-восточных ветров. Подводников на атолле Мидуэй сильно беспокоила судьба плавбаз и дока. Они могли жестоко пострадать от волн, которые зимние ветры гнали в бухту. Предлагалось даже перевести плавучие базы на четыре зимние месяца в Пирл-Харбор. Эта идея представлялась мне несколько малодушной, а ее осуществление привело бы к загромождению гавани Пирл-Харбора плавбазами и подводными лодками, проходящими ремонт. Я отклонил это предложение и издал несколько инструкций относительно приемов швартовки и постановки кораблей на якоря в период штормов. Теперь я нашел, что мои указания выполнялись в точности.

В Пирл-Харборе меня ожидали тревожные вести. Из штаба подводных сил 7-го флота сообщали, что подводная лодка «Сивулф», по-видимому, погибла в результате нападения своих же самолетов и надводных кораблей. После расследования, произведенного специальной комиссией, стали известны некоторые данные, проливающие свет на эту историю.

21 сентября «Сивулф» покинула Брисбен и 29 сентября прибыла к острову Манус. В тот же день она оставила его и направилась к восточному побережью острова Самар, куда должна была доставить некоторые грузы и несколько солдат и офицеров из состава сухопутных войск.

3 октября в 07.56 «Сивулф» обменялась опознавательными сигналами с подводной лодкой «Нарвал». Несколько позже в тот же день неприятельской подводной лодкой был потоплен «Шелтон». В этом районе находились четыре наши подводные лодки, и всем им было приказано донести о своем местонахождении. Три из них выполнили приказ, но «Сивулф» не подавала признаков жизни. 4 октября «Сивулф» снова было приказано сообщить о своем месте, но она продолжала хранить молчание.

Наш корабль «Роуэл» и самолет атаковали неизвестную подводную лодку в районе гибели «Шелтона», совершенно не

подозревая, что поблизости находятся несколько своих подводных лодок. Не исключена возможность, что в результате этого нападения «Сивулф» была вынуждена погрузиться, а затем подверглась атакам глубинными бомбами.

В донесении с «Роуэл» указывалось, что атака, по-видимому, гибельная для лодки, была произведена совместно с самолетом, который обозначил место подводной лодки с помощью сброшенного в воду красящего вещества. «Роуэл» установил гидроакустический контакт с подводной лодкой, которая подавала азбукой Морзе какие-то сигналы, которые, по заявлению командира «Роуэл», нисколько не походили на установленные опознавательные. После одной из атак на поверхности моря показался огромный воздушный пузырь и небольшое количество обломков. Позже было установлено, что японская подводная лодка «RO-41», 3 октября потопившая «Шелтон», возвратилась в Японию. Командир «Роуэл» был обвинен в том, что не приложил всех усилий для опознания подводной лодки, сигналы которой были им приняты.

Если учесть все сказанное выше и тот факт, что в японских документах не упоминается о противолодочных атаках, на счет которых можно было бы отнести гибель «Сивулф», то напрашивается вывод, что она была потоплена 3 октября примерно в 200 милях к северу от Новой Гвинеи своим же кораблем. Впрочем, не исключено, что «Сивулф» погибла вследствие какой-нибудь аварии или в результате атаки противника, о которой нам ничего не известно.

С начала войны «Сивулф» прошла долгий и славный боевой путь. Ее первые семь походов, совершенные под командованием Уордера, полны захватывающих приключений и дерзких действий. В ходе последующих пяти походов, которые были проделаны под командованием Гросса, она потопила 12 судов общим тоннажем в 53000 тонн. В августе 1944 года вместе с другими старыми подводными лодками «Сивулф» была освобождена от боевого патрулирования и стала выполнять различные задания Парсонса, руководившего партизанским движением на Филиппинах. Этим она занималась до дня своей гибели.

Готовясь к высадке на Филиппины, адмирал Хэлси и вице-адмирал Митчер силами своих быстроходных авианосцев нанесли удары с воздуха по ряду объектов, в том числе по островам Маркус, Окинава, Формоза, Пескадорским и по северной части Лусона. Затем все свое внимание они сосредоточили на Филиппинах и районе залива Лейте.

Во время этих ударов авианосной авиации смелыми

действиями по спасению сбитых летчиков отличилась подводная лодка «Триггер». На всех подводных лодках, выделенных для спасательной службы, были созданы специальные команды из хороших пловцов для оказания помощи летчикам, которые зачастую были ранены или просто оглушены при ударе о воду. Эти же команды обычно использовались для поимки японцев, не желающих подниматься на борт по доброй воле.

Японское военно-морское командование и широкие круги судовладельцев были сильно встревожены действиями авианосной авиации Хэлси и Митчера, но, тем не менее, многочисленные транспорты и грузовые суда продолжали проходить в Южно-Китайское море через Восточно-Китайское море, Формозский и Лусонский проливы. Противник стремился во что бы то ни стало укрепить оборону Филиппин и дорого платил за каждую тонну перевезенного груза. В течение октября было потоплено 68 японских судов, причем 44 из них нашли себе могилу в Южно-Китайском море.

14 октября подводная лодка «Бесуго», патрулировавшая южнее островов собственно Японии, обнаружила три тяжелых и один легкий крейсер и несколько эскадренных миноносцев, направлявшихся на юг, чтобы, как мы предполагали, помешать действиям адмирала Хэлси. Во всяком случае, из донесения «Бесуго» явствовало, что японский флот вновь пришел в движение, а это могло привести к новому морскому сражению с участием главных сил.

Готовясь к нему, контр-адмирал Кристи развернул подводные лодки «Дартер», «Дейс», «Рок» и «Бергол» в районе прохода Палаван, «Блэкфин» — западнее северной оконечности острова Палаван, а «Гёрнард» — у бухты Бруней, где находился крупный порт по вывозу нефти. «Кобиа» находилась в северной части Макассарского пролива, а «Бэтфиш», действовавшая в море Суду, блокировала внутреннюю часть пролива Суригао. Подводные лодки «Гитарро» и «Энглер» заняли позиции у Манилы, а «Брим», «Сероу», «Наутилус» и «Код» были развернуты вдоль северо-западного побережья острова Лусон в виде заслона против гостей, которые могли появиться со стороны метрополии. Эти подводные лодки вместе с 26 подводными лодками Тихоокеанского флота, сосредоточенными между Филиппинами и Японией, представляли собой то, что мы называли «водонепроницаемой блокадой».

После того как десантные силы генерала Макартура вошли в залив Лейте, события стали быстро приближаться к развязке. 21 октября подводные лодки «Дартер» капитана 3 ранга Мак-Клинтока и «Дейс» капитана 3 ранга Кладжета вели

патрулирование к западу от острова Палаван. Получив радиограмму о высадке десанта на остров Лейте и полагая, что силы противника, находящиеся в Сингапуре и на якорной стоянке Линга, могут направиться в этот район проливом Балабак, Кладжет пошел на юг для встречи с «Дартер». За несколько минут до полуночи он установил радиолокационный контакт с тремя крупными быстроходными кораблями. Сообщив об этой встрече, он начал преследование, но, несмотря на все усилия, догнать противника не смог.

На рассвете 22 октября Кладжет отказался от погони и направился на рандеву с «Дартер». В полночь он встретился с Мак-Клинтоком. Пока командиры обсуждали через мегафоны план дальнейших действий, радиометрист «Дартер» установил контакт с противником, находившимся на дистанции 145 кабельтовых. Последующие события оказали большое влияние на исход крупного морского боя. Было обнаружено соединение противника, шедшее северо-восточным курсом к проходу Палаван. Подводные лодки устремились вперед, чтобы обогнать противника, и каждая из них заняла прекрасную позицию для атаки.

В 05.17 23 октября «Дартер» погрузилась впереди западной колонны тяжелых кораблей и начала маневрировать для выхода в точку залпа. В 05. 32 с дистанции 900 метров Мак-Клинток выстрелил шестью торпедами из носовых аппаратов по головному крейсеру. Как только последняя торпеда вышла из аппарата, он тотчас же развернулся и минуту спустя дал залп по второму крейсеру четырьмя торпедами из кормовых аппаратов. К этому времени пять торпед первого залпа поразили первую цель. Командир быстро развернул перископ, чтобы взглянуть на головной крейсер, и увидел, что он объят пламенем. Когда подводная лодка уходила на глубину, были зафиксированы попадания четырех торпед во вторую цель. На «Дартер» обрушились глубинные бомбы, и только в 08.20 она осмелилась снова поднять перископ.

«Дейс» также не бездействовала. В 05.17 она погрузилась впереди по курсу восточной колонны вражеских кораблей, но не успела еще занять позицию для стрельбы, как послышались взрывы торпед, выпущенных «Дартер». Строй вражеского соединения был нарушен. Эскадренные миноносцы стали метаться в разных направлениях. В предрассветной мгле Кладжет заметил два крейсера, приближавшихся к нему, а вслед за ними показались очертания громадного корабля, который он принял за линкор. Что было делать? Кладжет не мог упустить цель, о которой мечтает каждый подводник. Он ушел на глубину и стал

ждать, когда огромный корабль типа «Конго» подойдет на дистанцию торпедного залпа. В 05.54 он выпустил шесть торпед с дистанции 1600 метров и добился четырех попаданий. В 06.01 раздались два оглушительных взрыва. По-видимому, взорвались артиллерийские погреба линейного корабля. Затем послышался треск ломающихся переборок. Он был так отчетливо слышен и казался столь близким, что Кладжет приказал осмотреть отсеки подводной лодки.

Вообразите огорчение Кладжета, когда он узнал, что потопил не линейный корабль, а тяжелый крейсер «Мая». «Дартер» уничтожила тяжелый крейсер «Атаго» и сильно повредила тяжелый крейсер «Такао». «Атаго» являлся флагманским кораблем адмирала Курита, который после гибели крейсера перешел на линейный корабль «Ямато». Так японский командующий лишился накануне сражения двух боевых кораблей. Еще один он потерял в тот же день после встречи подводной лодки «Брим» капитана 3 ранга Чэппла с двумя тяжелыми крейсерами, которые охранялись эскадренными миноносцами. Это были те самые крейсера, о которых 21 октября донесла «Дартер». Выпустив шесть торпед во второй крейсер (это был «Аоба»), Чэппл добился двух попаданий и так сильно повредил его, что он не смог принять участия в развернувшихся боевых действиях.

Однако вернемся к «Дартер» и «Дейс». На плаву оставался тяжелый крейсер «Такао». Он стоял неподвижно в охранении трех эскадренных миноносцев. Его надо было добить. После того как атака глубинными бомбами прекратилась, обе подводные лодки всплыли на перископную глубину, чтобы оценить обстановку. Эскадренные миноносцы были настороже и в течение всего дня держали лодки на почтительном расстоянии. Наконец, в 19.15 подводные лодки всплыли, и Мак-Клинток, являвшийся старшим, приказал «Дейс» занять позицию к югу от поврежденного крейсера, а сам зашел с севера. Теперь крейсер неизбежно попадал под удар, куда бы ни направился. Мак-Клинток предполагал, что эскадренный миноносец возьмет «Такао» на буксир, но в 22.00 он пошел своим ходом со скоростью пять узлов. Мак-Клинток передал на «Дейс», что атакует цель с правого борта, и начал сближение. Однако, обнаружив работу двух вражеских радиолокаторов, которые вели поиск в его направлении, он решил обогнать цель и атаковать ее из подводного положения с носовых курсовых углов.

Наступила полночь. «Дартер» шла со скоростью 17 узлов. В течение последних 30 часов она не имела удобного случая определить свое место, а район, через который она проходила,

был одним из самых опасных. В течение столетий он обозначался на картах как «опасный для плавания район», и причина этого вполне понятна. На сотнях рифов и мелей в этой части Южно-Китайского моря нашло гибель множество судов.

В 00.05 «Дартер» наскочила на риф Бомбей.

Японский эскадренный миноносец находился всего лишь в 85 кабельтовых и быстро приближался. Отлично понимая, что с мели он не сможет сняться даже при наибольшем приливе, Мак-Клинток отдал команду артиллерийскому расчету занять место у орудия и одновременно приказал сжечь документы и уничтожить прибор управления торпедной стрельбой. На всякий случай он сообщил «Дейс» о своем положении. Дистанция до эскадренного миноносца сократилась до 80 кабельтовых, а затем начала увеличиваться. Вздохнув с облегчением, люди принялись выбрасывать за борт все, что возможно, чтобы облегчить лодку. В 01.40 к рифу подошла «Дейс». Дождавшись прилива, она попробовала снять с мели крепко засевшую «Дартер», но безуспешно.

«Дартер» была обречена. Она взгромоздилась на верхушку рифа, словно маяк, и для ее спасения понадобились бы недели работы с использованием землечерпалок и мощных буксиров. «Дейс» сняла с нее экипаж, в отсеки были заложены подрывные заряды, и в 04.35 командир покинул «Дартер». Мак-Клинток рассчитывал, что от взрыва подрывных зарядов сдетонируют зарядные отделения торпед и лодка будет уничтожена, но этого не произошло. Тогда Кладжет попытался торпедировать ее. Когда и эта затея не удалась, так как торпеды взрывались при ударе о риф, не доходя до цели, к пушкам «Дейс» встали комендоры и выпустили в свою бывшую напарницу 30 102-мм снарядов. В этот момент «Дейс», лежавшую в дрейфе с 25 членами экипажа на палубе, настиг японский самолет. У люка подводной лодки началась невообразимая свалка, но летчик, очевидно, не разобравшись в обстановке, сбросил бомбы на «Дартер». «Дейс» потратила целый день, пытаясь уничтожить «Дартер» подрывными зарядами, но в конце концов была вынуждена отказаться от этого и направилась в базу.

Сведения, переданные подводными лодками командованию 7-го флота, который находился в заливе Лейте, позволили определить состав сил, брошенных противником против нас. Наше командование успело предпринять необходимые контрмеры, в результате чего японский императорский флот потерпел катастрофическое поражение. Эти сведения были дополнены донесением подводной лодки «Сидрэгон», которая 21 октября обнаружила у южной оконечности Формозы авианосец,

два тяжелых крейсера и шесть эскадренных миноносцев, следовавших на юг.

Бои между надводными силами, происшедшие один за другим и известные ныне как «Бои за залив Лейте», имели место 24, 25 и 26 октября. Подводные лодки оставили район, позднее получивший название Филиппинского моря, и отошли на север вплоть до «линии безопасности», которая тянулась от Сайпана до пролива Лусон. Это было сделано для того, чтобы обеспечить 3-му флоту свободу действий в случае появления подводных лодок противника. Пока развивались три самостоятельных морских боя — в проливе Суригао, у острова Самар и у мыса Энганьо, — мы держали на «линии безопасности» две «волчьи стаи», чтобы преградить путь кораблям противника, который мог отступить на север. Кроме того, завеса подводных лодок была развернута между Формозой и Лусоном на случай, если бы японцы вздумали удирать в этом направлении.

«Волчья стая» капитана 3 ранга Роуча, состоявшая из подводных лодок «Хэддок», «Хэлибат» и «Тьюна», и стая капитана 3 ранга Клари — «Пинтадо», «Джэллао» и «Этьюл» — находились так близко от места боя, который самолеты Митчера вели с японским оперативным соединением у мыса Энганьо, что слышали взрывы бомб и время от времени видели вспышки пламени. Наших парней прямо-таки бесило это «ожидание у моря погоды». Поэтому я с разрешения адмирала Нимица запросил у Митчера, не можем ли мы принять участие в боевых действиях. Митчер, который всегда был хорошим другом подводников, в ответ радировал: «Живее ко мне!» Однако эфир был настолько переполнен всевозможными срочными радиограммами, что, к своему величайшему сожалению, мы получили ответ Митчера лишь через несколько часов, когда благоприятная возможность была упущена.

Тем не менее подводной лодке «Хэлибат» удалось выстрелить шестью электрическими торпедами с дистанции 19,5 кабельтова в стремительно отходивший линейный корабль типа «Иси», который охраняли легкий крейсер и эскадренный миноносец. На лодке слышали пять сильных взрывов, происшедших через нужный промежуток времени, однако, судя по данным объединенного комитета по учету потерь, линейный корабль потоплен не был. Этой же ночью в 23.00 был атакован еще один корабль — легкий крейсер «Тама», недавно вступивший в строй. На этот раз нам повезло. «Джэллао» капитана 3 ранга Эйзенхауэра выстрелила тремя торпедами из носовых аппаратов, но промахнулась, так как крейсер неожиданно изменил курс. Тогда Эйзенхауэр развернулся и с дистанции 3,5 кабельтова дал

залп четырьмя торпедами из кормовых аппаратов. Три из них попали в цель, оборвав недолгую жизнь крейсера.

В то время как в заливе Лейте бушевали яростные бои, у северной оконечности Формозского пролива разгорелся новый бой, героем которого явилась подводная лодка «Тэнг». Все свои боевые походы «Тэнг» совершила под командованием капитана 3 ранга Дика О'Кейна, и все они отличались решительностью, смелостью и отличными результатами. Пятый боевой поход превзошел все остальные, но оказался роковым и для самой подводной лодки: двадцать четвертая торпеда, выстреленная по легкой цели, описала полную циркуляцию и отправила «Тэнг» на дно.

Дик О'Кейн был взят в плен японцами. После войны он описал последний поход «Тэнг» и сделал это так просто и живо, что я воспользуюсь его докладом и приведу несколько выдержек из него, лишь незначительно изменив повествование автора, чтобы сделать рассказ более понятным для читателей.

«23 октября в 00.30 мы начали испытывать свой только что отремонтированный радиолокатор, и радиометрист сразу же доложил об обнаружении берега на дистанции 83 кабельтовых в направлении, где никакого берега не могло быть. Мы начали поиск, и вскоре на экране появился небольшой импульс. Было ясно, что это корабль, идущий в нашу сторону. Приведя его за корму, мы продолжили наблюдение. Японец, очевидно, потерял контакт с нами, так как изменил курс и начал вести поиск по широкой дуге вокруг конвоя, который теперь был виден на экране радиолокатора. Скоро нам удалось выйти в голову конвоя. Это произошло тогда, когда эскадренный миноносец обходил конвой, обследуя район. Лучшего и желать нельзя! Конвой состоял из трех больших танкеров новой постройки, шедших в кильватерной колонне. С правого борта конвоя шел транспорт, с левого — грузовое судно, вокруг конвоя располагались корабли эскорта».

Дик лег на параллельный курс и пошел с несколько меньшей скоростью, чем двигался конвой. В итоге он вскоре оказался между колонной танкеров и грузовым судном. Тщательно выбрав позицию, он выстрелил по танкерам пятью торпедами из носовых аппаратов. Дистанция не превышала 4,5 кабельтова. Через несколько секунд торпеды поразили цели. Раздались страшные взрывы, и три полыхающих судна стали медленно погружаться в свои могилы. О'Кейн не имел времени наблюдать за их агонией, так как грузовое судно находилось в положении, удобном для стрельбы из кормовых аппаратов. Он уже готов был дать залп, как вдруг главный боцман Либолд, изумительное зрение которого много раз помогало О'Кейну в ночных атаках, ткнул в сторону

транспорта пальцем и закричал:

— Он идет на таран!

Лодка была так тесно зажата между горящими танкерами и транспортом, что времени для уклонения уходом на глубину уже не оставалось, и О'Кейн оказался на курсе транспорта, нос которого уже нависал над ним.

Вот что пишет Дик:

«Это было как, в мелодраматическом боевике. «Тэнг» метнулась прямо внутрь циркуляции транспорта, и, спасая корму, я приказал положить руль лево на борт. Транспорт открыл огонь из пушек и пулеметов. Однако снаряды проносились над нашими головами, не задевая лодки. Положение было отчаянным. Тут я взглянул на корму и увидел, что, на наше счастье, транспорту придется продолжить поворот, чтобы избежать столкновения с грузовым судном, которое также шло на таран. Наскоро прицелившись, я выстрелил веером четыре торпеды из кормовых аппаратов с углом растворения, перекрывавшим длину обеих целей. В этот же момент грузовое судно врезалось в правую раковину транспорта. Столкновение и четыре торпеды «Тэнг» решили судьбу грузового судна: оно затонуло почти мгновенно, уйдя под воду с большим дифферентом на нос, а транспорт застыл на месте, задрав корму под углом 30 градусов».

Но и теперь положение «Тэнг» было не из легких. На правой раковине в каких-нибудь шести кабельтовых от лодки находился эскадренный миноносец, а слева по носу — небольшой эскортный корабль. Эскадренный миноносец был особенно опасен, поэтому О'Кейн оставил его за кормой и решительно направился к меньшему кораблю. Но этот вояка, очевидно, хорошо представлял себе силу ударов «Тэнг» и поторопился отвернуть. Не мешкая, «Тэнг» устремилась в гостеприимную темноту ночи под аккомпанемент артиллерийского огня и оглушительных взрывов, которые раздались на транспорте, как только нос его ушел под воду.

24 октября были обнаружены новые цели. Хорошо понимая, что японцы теперь стремятся проскочить опасный район, прижимаясь как можно ближе к берегу, О'Кейн с наступлением сумерек направился в надводном положении к острову Тёрнабаут. Из-за малых глубин действия там грозили многими опасностями, но обстоятельства подобного рода давно уже перестали пугать наших охотников за японскими грузовыми судами.

Очень скоро из боевой рубки доложили об установлении радиолокационного контакта, а по мере того как дистанция сокращалась, на экране появлялись все новые и новые импульсы. Кампания по захвату Лейте только начиналась, и противник, по-

видимому, посылал каждое имевшееся в его распоряжении судно для доставки снабжения на Филиппины.

Установив курс и скорость конвоя, О'Кейн начал сближение. В это время эскортные корабли открыли беспорядочный артиллерийский огонь. То ли они заподозрили что-то неладное, то ли стреляли просто так, «для испуга», — осталось неизвестным; во всяком случае, ни один снаряд не упал поблизости от «Тэнг».

О'Кейн рассказывает:

> «Мы уже находились недалеко от головы конвоя, когда командир эскорта вздумал подавать какие-то сигналы 90-сантиметровым прожектором и любезно осветил колонну. Во время этой иллюминации мы отлично разглядели все три выбранные нами цели — трехпалубный двухтрубный транспорт, трехпалубный однотрубный транспорт и большой танкер новой постройки. В каждый из них было выстрелено по две торпеды типа «Мк-18». Неторопливо идущие торпеды устремились под фок- и грот-мачты первых двух судов, в район мидельшпангоута и под трубу танкера. Торпеды поразили цели, когда мы легли на курс, параллельный конвою, чтобы подыскать себе что-нибудь еще.
>
> Наше доверие к электрическим торпедам, поколебленное после случая с крейсером, было восстановлено. Мы пропустили следующее судно, грузовой пароход средних размеров, прошедшее в трех кабельтовых от нас, а затем развернулись для стрельбы из кормовых торпедных аппаратов по танкеру и транспорту, которые шли в кильватер пароходу. Мы послали две торпеды в танкер и одну в транспорт. Дистанция до них в тот момент была равна соответственно трем и четырем кабельтовым. Спокойствию и мирной тишине пришел конец. Корабли охранения обрушили на нас шквал артиллерийского огня. Сразу же после выстрела по транспорту эскадренный миноносец сбросил серию глубинных бомб и устремился прямо на нас. Затем началось что-то невообразимое: получив попадание, танкер, очевидно, везший бензин, взлетел на воздух, еще одна торпеда поразила транспорт, а мгновение спустя взорвался эскадренный миноносец. Возможно, он наскочил на нашу третью торпеду, а может быть, попал под огонь орудий эскортных кораблей, находившихся у нас на

траверзе. Во всяком случае, результат был таков: из всех крупных объектов только транспорт еще оставался на плаву, но и он, по-видимому, потерял ход».

«Тэнг», поспешившая скрыться за клубами дыма от дизелей, совершенно не пострадала от ураганного артиллерийского огня, который хлестал над ней. В пяти милях от места боя японцы прекратили преследование. О'Кейн застопорил ход и приказал вытащить и проверить две последние торпеды, находившиеся в носовых аппаратах. На каждую торпеду было затрачено примерно по полчаса, после чего подводная лодка направилась обратно, чтобы прикончить поврежденный транспорт.

Сблизившись с ним, О'Кейн с дистанции четыре кабельтова выстрелил одной торпедой. Она пошла прямо и точно в цель. После этого была выстрелена двадцать четвертая торпеда. Как только она вышла из аппарата, в первом отсеке кто-то сказал: «Ну, теперь домой!», и тут Дик, находившийся на мостике, увидел, как эта последняя торпеда вильнула и пошла влево, описывая циркуляцию. Он дал самый полный ход и стал маневрировать, чтобы уйти с пути торпеды. Но его усилия оказались тщетными. Торпеда, оставляя фосфоресцирующий след на поверхности моря, устремилась прямо на подводную лодку, неся смерть в своем зарядном отделении. Она попала в район кормового торпедного отсека. Раздался страшный взрыв. Три кормовых отсека были сразу же затоплены, а все люди, находившиеся там, несомненно, погибли. «Тэнг» так быстро погрузилась, что не было времени задраить рубочный люк прежде, чем вода ворвалась в него. Из девяти офицеров и матросов, которые были сметены с мостика взрывом, только трое смогли продержаться на воде в течение ночи.

Внутри лодки те, кто остался в живых, сумели задраить переборки, изолировав затопленные кормовые отсеки, и затем перебрались в носовые отсеки. Из центрального поста удалось выровнять дифферент подводной лодки, и она легла на грунт на глубине 55 метров. Уничтожив секретные документы, люди перешли в носовой торпедный отсек. Здесь их собралось около 30. Вскоре пришлось задраить водонепроницаемую дверь, так как начался пожар в носовой аккумуляторной яме и дым стал просачиваться в отсек. Всем были розданы спасательные жилеты и кислородные аппараты Момсена.

Около 06.00 японцы прекратили бомбометание, и лейтенант Флэнейджен приказал людям занять места у спасательной шахты и послал первую группу из трех человек на поверхность по буйрепу. Младший лейтенант Песи отправился со второй

группой. Много времени было потеряно из-за того, что люди теряли сознание в спасательной шахте, где давление воды составляло шесть атмосфер, Всего из подводной лодки вышли четыре группы. Лейтенант Флэнейджен, покинувший подводную лодку с четвертой группой, рассказал, что краска на кормовой переборке отсека расплавилась и сквозь прокладки стал просачиваться едкий дым. Дышать стало очень трудно. Надо думать, что происшедший затем взрыв аккумуляторной батареи выбил все прокладки в двери и находившиеся в отсеке люди задохнулись.

«Когда я поднялся на поверхность, — рассказывал Флэнейджен, — то обнаружил только четырех человек. Это были все из 13 человек, вышедших из лодки через спасательную шахту. Правда, возможно, кто-нибудь попытался добраться вплавь до китайского берега, который находился в пяти или десяти милях от нас. В 500 метрах от буя из воды торчал нос затонувшего грузового судна. Мы решили подождать, когда настанет отлив, а затем взять шлюпку с судна или спасательный плот и под покровом темноты направиться к берегу».

Но этому плану не суждено было осуществиться. Японский эскортный корабль спустил шлюпку и подобрал всех спасшихся, в том числе и тех, кто успел выскочить из боевой рубки и был сметен взрывной волной с мостика.

Объединенный комитет по учету потерь не засчитал «Тэнг» всех судов, на которые она претендовала, но и тут на ее долю пришлось семь судов. Таким образом, менее чем за восемь месяцев боевой деятельности этой подводной лодки ее счет достиг 24 судов общим тоннажем 93284 тонны. Этот рекорд по количеству потопленных судов был перекрыт лишь подводной лодкой «Флэшер», которая пустила на дно 26 японских судов.

31 октября в 100 милях к югу от Японии произошел еще один бой. После успешной атаки огромного танкера подводная лодка «Сэмон» капитана 3 ранга Номэна подверглась яростной бомбардировке глубинными бомбами. Бомбы рвались над подводной лодкой, заставляя ее погружаться все глубже и глубже. «Сэмон» пришлось забраться на такую глубину, какой не было отмечено даже на шкале ее глубиномера. Вертикальный руль и кормовые горизонтальные рули вышли из строя, помпы не успевали откачивать неудержимо поступавшую воду. Прочный корпус получил вмятины над моторным и носовым аккумуляторным отсеками, шахта подачи воздуха к дизелям оказалась сплющенной. Крышка люка кормового торпедного отсека была сорвана, и подводная лодка не отправилась на дно только потому, что лист обшивки корпуса наложился на шахту

люка.

Регулирование глубины погружения можно было производить только на большой скорости, а это означало верную гибель, так как шум винтов, работающих на больших оборотах, выдал бы местонахождение подводной лодки. Оставалось одно: всплыть и прорываться в надводном положении. К счастью, уже стемнело. «Сэмон» всплыла на поверхность с большим дифферентом. Комендоры встали к пушкам, мотористы принялись открывать заклиненные выхлопные клапаны, а командир занялся выравниванием дифферента лодки.

После недолгого ремонта, показавшегося, тем не менее, бесконечным, двигатели заработали, и «Сэмон» направилась к Сайпану. Все это происходило примерно в 30 кабельтовых от ближайшего корабля противника, который лежал в дрейфе, освещенный ярким светом луны. Наконец, в 21.00 он включил свой прожектор и открыл по лодке беспорядочный огонь. В 21.30 Номэн вызвал по радио своих партнеров по стае, а затем передал несколько радиограмм открытым текстом, стремясь убедить японцев, что они исходят от нескольких подводных лодок и что он, следовательно, далеко не одинок.

В течение трех часов ближайший к «Сэмон» эскортный корабль вел сильный огонь по подводной лодке с большого расстояния. Не добившись успеха, он пошел на сближение, непрерывно ведя огонь, но скоро отвернул, не выдержав ответного огня 20-мм автомата. В этот момент на «Сэмон» увидели «лазейку» — быстро надвигавшийся дождевой шквал. Подводная лодка направилась навстречу ему. Японец попытался преградить ей путь и бросился наперерез. На это и рассчитывал Номэн. Чемпион военно-морского училища по боксу в среднем весе, он жаждал ближнего боя. Резко отвернув влево, он пошел на таран, поливая эскортный корабль огнем из всего имевшегося в наличии оружия, включая и пару порожних бутылок, которые какой-то возбужденный моряк швырнул в японца. Эскортному кораблю удалось избежать тарана, но 102-мм снаряд попал ему в основание мостика. В это время к месту боя подошел еще один эскортный корабль. Он открыл было огонь, но близкие разрывы 102-мм снарядов и несколько попаданий снарядами малого калибра обратили его в бегство, а «Сэмон» устремилась в спасительную тьму дождевого шквала. Под прикрытием нескольких самолетов, которые адмирал Гувер выделил по нашей просьбе (они, кстати, сбили японский бомбардировщик в тот момент, когда он собирался атаковать подводную лодку), «Сэмон» благополучно добралась до Сайпана и 3 ноября ошвартовалась у борта нашей плавучей базы в бухте Танапаг.

До конца октября 1944 года нам пришлось занести в список погибших кораблей еще две подводные лодки — «Шарк-II» и «Эсколар». Вместе с «Сивулф», «Дартер» и «Тэнг» потери составили пять лодок. Такого тяжелого месяца не выпадало на нашу долю с самого начала войны.

История гибели «Шарк-II» связана с еще одной трагедией. Речь идет о военнопленных, которых везли морем в Японию, о чем мы, как и в первый раз, не подозревали. На этот раз жертвами наших торпед стали американцы. В середине октября 1944 года «Шарк» привела подводные лодки «Сидрэгон» и «Блэкфиш» в район пролива Лусон для патрулирования в составе «волчьей стаи». 22 октября «Шарк» донесла об обнаружении четырех крупных кораблей противника. После этого с «Шарк» на базу не было передано ни одной радиограммы, но 24 октября «Сидрэгон» получила от нее сообщение о том, что она установила радиолокационный контакт с грузовым судном и выходит в атаку. Это была последняя радиограмма с «Шарк».

13 ноября в донесении из штаба 14-го соединения ВВС армии указывалось, что 24 октября американской подводной лодкой было потоплено судно противника, следовавшее из Манилы в Японию с 1800 американскими военнопленными на борту. Ни одна из наших подводных лодок не донесла об этой атаке, а так как «Шарк» сообщила «Сидрэгон» о контакте с противником всего лишь за несколько часов до потопления судна и после этого уже не отвечала на радиопозывные, напрашивается вывод, что атаку произвела она и погибла в ходе ее или позднее.

Японские документы, полученные нами после окончания войны, подтверждают атаку, произведенную «Шарк» 24 октября. Во время контратаки корабли охранения 17 раз сбрасывали глубинные бомбы, и, как явствует из донесения командира японского корабля, на поверхности появились «пузыри, соляр, одежда, куски пробки и т. п.». Видимо, так погибла «Шарк-II».

Примечательно, что объединенный комитет по учету потерь, зарегистрировавший потопление 24 октября в северной части Южно-Китайского моря семи судов противника, ни одно из них не отнес на боевой счет «Шарк». Вполне возможно, что отнюдь не «Шарк» явилась виновницей гибели американцев. Объединенный комитет засчитал «Шарк» четыре судна общим тоннажем 21672 тонны. Все они были пущены на дно в течение июня 1944 года.

18 сентября из Пирл-Харбора к атоллу Мидуэй вышла загруженная до предела топливом подводная лодка «Эсколар». Там она встретилась с «Кроукер» и «Пёрч», а 23 сентября все три лодки покинули Мидуэй для совместного патрулирования в Желтом море. Для «Эсколар» это был первый боевой поход.

30 сентября, когда она должна была, предположительно, находиться к северу от группы островов Бонин, был принят следующий обрывок радиограммы: «От «Эсколар». Начало. Атакована артиллерией… Канонерская лодка похожа на бывший итальянский «Петер Джордж V Оти…» Затем «Эсколар», видимо, пришлось прервать радиопередачу и вступить в бой с противником. Больше от «Эсколар» ничего получено не было. Но командир «Кроукер» утверждает, что она не имела повреждений и поддерживала постоянную радиосвязь с ним и с «Пёрч» вплоть до 17 октября. «Пёрч» донесла, что 17 октября ею была получена радиограмма от «Эсколар», которая сообщала, что находится в 60 милях к западу от гавани Сасэбо и направляется в нее. Больше «Эсколар» не отзывалась на вызовы по радио ни «Пёрч», ни «Кроукер».

В японских документах, с которыми мы ознакомились после войны, также не удалось найти ключа к разгадке тайны гибели «Эсколар». Следует учесть, что в районе предполагаемого местонахождения подводной лодки имелись минные заграждения, о существовании которых она должна была знать. Возможно, что она нечаянно попала на минное заграждение или столкнулась с плавающей миной, которых в те дни наблюдалось великое множество.

Конец октября преподнес нам небольшой сюрприз. 29 октября примерно на полпути между Сан-Франциско и Гавайскими островами японская подводная лодка потопила американское грузовое судно и обстреляла спасательную шлюпку с него. Последнее не удивило нас, ибо в Индийском океане нам приходилось видеть много подобных примеров варварства со стороны японских подводных лодок и рейдеров, но вылазка японской лодки в наши отечественные воды после почти трех лет затишья на этой трассе была поистине удивительна. Переполох, вызванный ею, и нарушение графиков движения судов показывали, какое замешательство мог бы вызвать противник, располагай он достаточными силами.

С другой стороны, мы увеличили свой боевой счет потоплением немецкой подводной лодки «U-168». Она была потоплена голландской подводной лодкой «Звардвис» капитан-лейтенанта Госсенса, входившей в состав подводных сил 7-го флота. «U-168» была обнаружена в Яванском море ранним утром 6 октября. Через 13 минут после обнаружения Госсенс выпустил в нее шесть торпед. Он добился трех попаданий, но только одна торпеда, та, которая попала в самый нос, взорвалась. Взрыватели двух остальных не сработали. Однако и одного удачного попадания оказалось вполне достаточно, чтобы «U-168»

отправилась с дифферентом на нос в свою могилу.

Октябрь стал рекордным месяцем по количеству потопленных торговых судов. Объединенный комитет по учету потерь сообщил, что 33 подводные лодки потопили 50 грузовых судов (в том числе 7 танкеров) общим тоннажем 275809 тонн. Кроме того, союзные подводные лодки уничтожили девять боевых кораблей общим водоизмещением 37220 тонн.

Глава 14

После благополучного возвращения «Сэмон» на Сайпан мы выбрали время, чтобы зализать раны. Октябрь оказался трудным месяцем. Пять подводных лодок были потеряны, «Сэмон» получила тяжелые повреждения, из строя была выведена «Кревалле» в результате серьезной аварии, стоившей жизни одному офицеру. А в ноябре мы понесли новые потери.

На острове Лейте японцы продолжали оказывать упорное сопротивление, поэтому 3-й флот находился в постоянной боевой готовности, обеспечивая авиационное прикрытие войск генерала Макартура. Взлетно-посадочные полосы на Филиппинах не были подготовлены в срок для приема самолетов ВВС армии, и задачу постоянного воздействия по аэродромам противника с целью нейтрализации японской авиации пришлось взять на себя авианосцам 38-го оперативного соединения, которым командовал тогда вице-адмирал Маккейн.

Наши подводные лодки ушли из района действий 3-го флота и вели патрулирование дальше к северу и западу. Районы вдоль азиатского побережья все еще приносили нам хорошую добычу. Но тут все было налажено и шло заведенным порядком, поэтому я и офицеры моего штаба большую часть времени посвящали разработке планов очередной операции. Адмирал Спрюэнс и его штаб, находившиеся в Пирл-Харборе, заканчивали последние приготовления к новому наступлению.

Много внимания я уделял новому оборудованию, поступавшему на вооружение подводных лодок. В Пирл-Харбор прибыла «Спайкфиш», на которой была установлена первая радиолокационная станция перископного типа, и я, забросив все свои дела, отпразился на ней в учебный поход. Командир подводной лодки, так же, как и все мы, наблюдатели, был в восторге от нового комбинированного ночного перископа и смонтированной на нем антенны радиолокатора. Эта установка позволяла в ночное время своевременно обнаруживать противолодочные корабли противника, вооруженные радиолокационной аппаратурой, и уклоняться от них, а также сильно облегчала перископные атаки в светлое время суток. Радиус действия установки был более чем удовлетворительным.

В следующий раз, желая отдохнуть от своих канцелярских забот, я вышел на подводной лодке «Тиноса» для поиска мин с помощью частотно-модуляционного гидролокатора, что стало моим излюбленным занятием. Мы давно вынашивали план прорыва в Японское море, защищенное плотными минными

заграждениями, и теперь, когда у нас появился гидролокатор, я понял, что он является как раз тем ключом, который отопрет эти надежно запертые двери. Я использовал каждый удобный случай, чтобы проверить этот прибор на практике и изучить его возможности. Учения «Тиноса» прошли в тот день исключительно удачно и заставили забыть непрерывно терзавшие меня мысли о наших тяжелых потерях. В базу я возвращался в превосходном настроении. Наконец-то мы сможем прорваться через минные заграждения Корейского пролива и, окончательно перерезав все морские коммуникации Японии, обречем своего противника на капитуляцию или гибель и спасем в результате тысячи американских жизней.

Капитан 3 ранга Гарри Халл, флагманский офицер нашего штаба по минно-артиллерийскому оружию, пригласил меня на испытания нового секретного оружия. Ранним утром 15 ноября мы отправились на подводной лодке «Си Аул» на учебный полигон. «Си Аул» была одним из тех замечательных подводных кораблей, которые в рекордно короткие сроки были построены на нашей военно-морской верфи в Портсмуте. Незадолго до этого начальник верфи адмирал Уизер писал мне, что в следующем календарном году они рассчитывают построить 36 таких подводных лодок. Для верфи, которая прежде строила три подводные лодки в течение двух лет, это было огромным достижением.

Первые три выстрела сверхсекретными новинками мы наблюдали, находясь на подводной лодке, которая шла в подводном положении, и были порядком обескуражены, когда после всплытия узнали, что только одна из них попала в цель. Две другие исчезли в неизвестном направлении. Мне сразу же припомнилась история наших мучений с торпедами. Затем мы перешли на корабль-цель. Три новых выстрела опять принесли лишь разочарование. Для нас, ожидавших чуда от этого долгожданного оружия, подобные результаты были тяжелым ударом. Первопричиной этой и других неудач было плохое электрическое оборудование, ибо большинство приспособлений делалось кое-как, на скорую руку. Потребовалось еще несколько недель напряженных испытаний, пришлось внести много усовершенствований, прежде чем это оружие стало достаточно надежным для использования его подводными лодками.

Вскоре мы узнали, что «волчья стая» подводных лодок 7-го флота, патрулировавшая в Южно-Китайском море, вывела из строя японский тяжелый крейсер «Кумано». Эта стая состояла из подводных лодок «Гитарро», «Рэтон» и «Брим».

6 ноября в 07.18 «Гитарро», патрулировавшая у мыса Болинао

(остров Лусон), обнаружила конвой, состоявший из двух тяжелых крейсеров, семи грузовых судов и нескольких кораблей охранения. Конвой шел с юга. В течение 46 секунд подводная лодка выпустила девять торпед в один из крейсеров: шесть из носовых и три из кормовых торпедных аппаратов. Были зафиксированы три взрыва, происшедшие через нужные промежутки времени. Несколько минут спустя этот же конвой обнаружила «Брим» и выпустила по одному из крейсеров четыре торпеды. На этот раз были услышаны два взрыва.

Через 35 минут конвой атаковала «Рэтон» и выстрелила шесть торпед в «Кумано». Были отмечены три попадания. Этот последний торпедный залп прошел прямо над «Рей», которая примчалась сюда из соседнего района, чтобы принять участие в атаке. Жужжание винтов смертоносных торпед было отчетливо слышно через прочный корпус корабля. Да, воды противника действительно кишели нашими подводными лодками.

В 09.46 «Рей» выстрелила четыре электрические торпеды в этот же крейсер. В 10.41 с нее видели, как «Кумано», у которого была оторвана носовая часть, буксировали к берегу.

18 ноября мы получили донесение командира «Спейдфиш» капитана 3 ранга Андервуда о потоплении авианосца в Желтом море к северу от Шанхая. Андервуд командовал стаей, в которую входили, кроме «Спейдфиш», подводные лодки «Санфиш» и «Пето». Потопив грузовое судно в районе устья реки Янцзы, «Спейдфиш» направилась на север и в 14.34 17 ноября обнаружила дым на северо-западе. Вскоре стали видны пять дымов, а затем показались и мачты. Времени до заката солнца оставалось немного, и Андервуд решил дать конвою пройти, а с наступлением темноты атаковать его в надводном положении. При таком плане действий Андервуд имел возможность уклониться от преследования после удара, пользуясь более высокой надводной скоростью лодки. В противном случае ему пришлось бы подвергнуться атаке глубинными бомбами в этом мелководном районе, что грозило неприятными последствиями. Опасаясь обнаружения самолетами, которые нередко обнаруживают подводную лодку даже на глубинах порядка 30 метров, Андервуд погрузился на 45-метровую глубину и пошел за конвоем. Конвой прошел прямо над «Спейдфиш». Эскортные корабли несли гидроакустическую вахту, однако подводная лодка обнаружена не была.

В 17.34 Андервуд всплыл на перископную глубину и осмотрел цели. Здесь были пять крупных грузовых судов и несколько кораблей охранения, опекаемых конвойным авианосцем. В этот момент со стороны судна, которое шло

впереди конвойного авианосца, послышался грохот взрыва, сопровождавшегося султаном дыма, а вслед за тем рванула серия глубинных бомб. По-видимому, в атаку вышла одна из подводных лодок стаи.

В 18.34 на «Спейдфиш» была объявлена боевая тревога. Подводная лодка всплыла и начала преследование конвоя. Два корабля охранения отстали от конвоя для поиска и атаки подводной лодки. Андервуд прошел в 50 кабельтовых от них, не будучи обнаруженным, хотя они и вели радиолокационный поиск. В это время командир «Санфиш» доложил Андервуду, что собирается атаковать конвой, находящийся часах в трех хода от конвоя, обнаруженного «Спейдфиш». Другое донесение об обнаружении еще одного конвоя, состоявшего из конвойного авианосца, пяти эскадренных миноносцев и девяти грузовых судов, было получено от одного из самолетов морской авиации, которые базировались на Китай. Кстати сказать, в тот период мы уже регулярно получали сообщения от летчиков авиагруппы «Китай» об обнаружении конвоев противника, что являлось для нас существенной помощью.

Несколько месяцев тому назад мы сняли капитана 3 ранга Эберта с подводной лодки «Скэмп» и направили в Бирму в качестве нашего офицера связи при коммодоре Майлсе, командовавшем авиагруппой «Китай».

В 21.19 «Спейдфиш» заняла позицию для атаки авианосца с дистанции 22,5 кабельтова, как вдруг он неожиданно произвел поворот. Андервуд изменил курс и снова оказался впереди конвоя. Конвой шел со скоростью, не превышавшей 14 узлов, что при умеренном волнении моря делало сближение с ним довольно простым маневром. В это время Андервуд принял донесение от «Санфиш» об атаке конвоя и потоплении большого грузового судна.

В 23.03 Андервуд выстрелил шестью торпедами из носовых аппаратов в конвойный авианосец с дистанции 20 кабельтовых, после чего быстро развернулся и разрядил кормовые аппараты в головное судно, очевидно, танкер. Одна торпеда попала в корму авианосца, остальные три распределились по всей его длине. Авианосец, объятый пламенем, стал оседать на корму. Было зафиксировано также попадание одной из торпед, выстреленных из кормовых аппаратов, но взрыва никто не видел, так как все внимание было сосредоточено на пылавшем авианосце. Он так сильно накренился на правый борт, что можно было видеть, как падали за борт самолеты, которыми была забита его полетная палуба. Вскоре авианосец с большим дифферентом на корму ушел под воду. В последний миг его еще пылавший нос задрался

высоко в небо.

Жертвой «Спейдфиш» оказался конвойный авианосец «Дзинё» водоизмещением в 21000 тонн. Японцы построили всего пять конвойных авианосцев. Четыре из них были потоплены нашими подводными лодками. Последний авианосец этого типа «Кайё» был уничтожен позже самолетами с авианосцев оперативного соединения вице-адмирала Маккейна во Внутреннем Японском море.

Ночью 18 ноября Андервуд попытался атаковать еще один конвой. На этот раз корабль охранения обнаружил его, дал опознавательный сигнал, а затем открыл огонь из 40-мм пушки.

«Спейдфиш» начала стремительно отходить, и Андервуд поспешил очистить мостик от людей. Прежде чем подводная лодка развила полную скорость, японец, сблизившись с ней на дистанцию пять кабельтовых, открыл ураганный огонь трассирующими снарядами из 20- и 40-мм пушек. Андервуд отчаянно уклонялся, не рискуя погрузиться в столь мелководном районе, и в конечном счете оторвался от своего преследователя. После этого японец сбросил для «успокоения совести» серию глубинных бомб и убрался восвояси.

«Спейдфиш» и две другие подводные лодки этой стаи бороздили воды Желтого моря в течение 22 суток и добились неплохого боевого счета. Несколько судов, которые они считали потопленными, не были засчитаны объединенным комитетом по учету потерь и, следовательно, их надо отнести к числу поврежденных. В дополнение к уже названным «Спейдфиш» потопила еще грузовое судно. Таким образом, ею были потоплены конвойный авианосец и три судна общим тоннажем в 30421 тонну. Ее компаньонки «Санфиш» и «Пето» потопили соответственно транспорт, грузовое и грузо-пассажирское судно общим тоннажем в 16179 тонн и три грузовых судна общим тоннажем в 12572 тонны.

В первой половине ноября мы начали боевые действия по уничтожению японских сторожевых кораблей. По просьбе адмирала Спрюэнса нам предстояло очистить от противника район шириной в 180 миль, через который должно было пройти авианосное оперативное соединение для нанесения первого мощного удара по островам собственно Японии. Предполагалось, что подводные лодки расправятся с патрульными кораблями без того шума, который неизбежно подымется, если за это дело возьмутся эскадренные миноносцы. С уничтожением патрульных кораблей противника в этом районе наши авианосцы получали больше шансов на достижение тактической внезапности.

Планируя эти действия и сосредоточивая нужное число

подводных лодок на Сайпане, мы исходили из того, что Спрюэнс нанесет удар по Японии в ноябре. Однако в связи с тем, что 3-й флот все еще находился в заливе Лейте, обеспечивая авиационное прикрытие сухопутных войск, нам пришлось отложить на некоторое время воздействие по силам дозора. Тем не менее, не желая терять времени даром, мы решили силами подводных лодок, имевшихся на Сайпане, провести в жизнь часть этого плана, чтобы приобрести опыт, который мог нам пригодиться в дальнейшем.

Из семи подводных лодок («Ронкуил», «Берфиш», «Стёрлет», «Силверсайдз», «Триггер», «Тэмбор» и «Сори») была составлена «волчья стая» под командованием капитана 3 ранга Клакринга. 10 ноября стая покинула Сайпан, имея приказ прочесать обширный район в 180 миль шириной к юго-востоку от Японии. Подводные лодки должны были топить каждый встреченный ими сторожевой корабль.

История этого похода — легенда. Установившаяся штормовая погода делала артиллерийский огонь подводных лодок неточным, а иногда и просто невозможным, так как низкий борт подводной лодки позволяет эффективно вести огонь из орудий только при сравнительно спокойном состоянии моря. Подводные лодки потопили всего четыре сторожевика, но зато извлекли чрезвычайно ценный урок. Прочесывание дало совершенно противоположный результат. В помощь сторожевым кораблям японцы выслали все имевшиеся в их распоряжении самолеты и противолодочные корабли, и боевые действия, имевшие целью очистить район от противника, на деле уменьшили возможности оперативного соединения пройти необнаруженным.

Подводная лодка «Хэлибат» капитана 3 ранга Гэлантина едва не стала жертвой противолодочных кораблей противника. Действуя в составе «волчьей стаи», атаковавшей конвой у южной оконечности Формозы, она была обнаружена эскортными кораблями сразу же, как только выстрелила по своей цели четыре торпеды из носовых аппаратов. Гэлантин ушел на глубину, а вслед ему посыпались глубинные бомбы. Два эскортных корабля начали контратаку с обоих бортов подводной лодки. Посылки поисковых гидроакустических станций эскортных кораблей легко прослушивались во всех отсеках подводной лодки, и никто больше не сомневался, что «Хэлибат» обнаружена.

Эскортные корабли действовали поочередно. Пока один поддерживал гидроакустический контакт с подводной лодкой, другой обрушивал на нее глубинные бомбы Затем они менялись ролями. Оглушительные взрывы следовали друг за другом почти непрерывно. Боевая рубка получила глубокую вмятину по всей

длине левого борта, один из перископов был разбит, весь прочный корпус вдоль кормового аккумуляторного отсека покрылся вмятинами, а отсеки были засыпаны кусками пробковой изоляции и битым стеклом. Несколько глубинных бомб разорвались так близко над подводной лодкой, что она была отброшена на глубину, намного большую предельной глубины погружения.

Когда серия глубинных бомб сорвала с мест торпедные стеллажи, на каждом из которых покоилась полуторатонная торпеда, носовой торпедный отсек превратился в кромешный ад. Листы палубного настила были смяты, и люди, находившиеся в отсеке, свалились в трюм. Один из матросов позже рассказывал, что ему показалось, будто бы он пролетел прямо сквозь днище лодки. Все кингстоны были заклинены, спасательная шахта дала течь, а прочный корпус и палубный настил покрылись гофрами. Была разорвана магистраль воздуха высокого давления, проходившая через носовой аккумуляторный отсек. Свист врывающегося в отсек воздуха и запах вежеталя и примочек для бритья, разносившийся повсюду из разбитых бутылок, создали у личного состава носового аккумуляторного отсека впечатление, будто бы их затопляет водой и отсек наполняется удушливым хлором. Можно представить, что началось в отсеках «Хэлибат» после этого открытия. Поднялся такой гвалт, что его могли легко услышать на противолодочных кораблях, но тем не менее по совершенно необъяснимой причине глубинные бомбы перестали сыпаться на лодку. Гэлантин позже говорил: «По неизвестной причине японцы прекратили атаку. За небольшую выдержку мы были щедро вознаграждены». Однако повреждения подводной лодки оказались слишком тяжелыми. «Хэлибат», являвшаяся ветераном многих боев и имевшая на своем счету 12 потопленных судов общим тоннажем в 45257 тонн, была отстранена от активной боевой службы.

Примерно в это время произошла смена командования подводными силами. Ральф Кристи, командующий подводными силами 7-го флота в Австралии, был сменен на этом посту контр-адмиралом Файфом, а командующего подводными силами в Атлантике контр-адмирала Добина сменил Стайер, недавно произведенный в адмиралы.

Порядок перевода штаба главнокомандующего на остров Гуам был утвержден. На самом высоком холме острова, «холме командующего», как его окрестили, уже началось строительство служебных и жилых помещений. «Сперри» — плавучая база 10-го соединения подводных лодок и флагманский корабль командира соединения — вышла с Маджуро на Гуам, где на участке,

выбранном Джоном Брауном, начали воздвигаться домики будущего лагеря отдыха подводников. Мы назвали его «лагерем Дили» в честь геройски погибшего командира подводной лодки «Хардер».

21 ноября стало для нас праздничным днем. В этот день американская подводная лодка потопила японский линейный корабль «Конго» водоизмещением в 31000 тонн. Этот подвиг совершила «Силайэн II» капитана 3 ранга Рича. Мы получали донесения о потоплении линейных кораблей и раньше, однако на поверку оказывалось, что командиры переоценивали результаты своих атак. «Скейт» добилась двух попаданий в «Ямато», а «Танни» двух попаданий в «Мусаси», но обе цели ушли своим ходом. На этот раз «Силайэн» видела, как ее жертва затонула.

«Силайэн» патрулировала в Восточно-Китайском море к северо-западу от Формозы, когда радиометрист доложил о контакте с целью на необычайно большой дистанции — 210 кабельтовых. Это указывало либо на очень крупную цель, либо на наличие какого-то радиолокационного миража. Такие явления довольно часто происходили в этих районах, в особенности в Желтом море, где нередко докладывали о фантастических дистанциях в 250 кабельтовых до цели, не большей, чем парусная джонка средних размеров. Но на этот раз радиолокатор подводной лодки все время давал уверенный контакт. Ночь была почти идеальной для торпедной атаки в надводном положении: облака, затянувшие небо, скрыли луну, море было спокойное и видимость — около семи кабельтовых. Поэтому Рич решил оставаться на поверхности так долго, как позволит обстановка. Во время действий против боевых кораблей, имеющих радиолокационные установки, этот план мог оказаться невыполнимым. Тем не менее он решил пойти на это, чтобы сохранить преимущества в надводной скорости и маневренности.

К этому времени было установлено, что главные силы японского соединения шли в кильватерной колонне в следующем порядке: крейсер, за ним два линейных корабля и снова крейсер. Колонну прикрывали три эскадренных миноносца. «Силайэн» находилась слева по носу от японских кораблей. Лучшей позиции нельзя было и желать. Противник шел северо-восточным курсом со скоростью 16 узлов и не делал противолодочного зигзага — гибельное упущение при встрече с подводной лодкой, оборудованной радиолокатором.

Рич выбрал целью первый линейный корабль и установил торпеды на глубину три метра на случай, если эскадренный миноносец вдруг окажется на линии стрельбы. Японцы, ничего не подозревая, продолжали идти навстречу гибели. В 02.56 цель

оказалась на линии прицела и Рич выстрелил в нее шестью торпедами из носовых аппаратов; затем положил руль на борт и быстро развернулся для стрельбы из кормовых торпедных аппаратов по второму линейному кораблю. В 02.59 он застопорил машины, чтобы бурун от винтов не мог сбить торпеды с курса, и дал залп.

Рич говорил, что те четыре минуты, которые понадобились торпедам первого залпа, чтобы достичь цели, показались ему вечностью. Его осаждали всякого рода сомнения: правильны ли расчеты, точно ли он определил скорость противника, верное ли взял растворение? И вдруг низко нависшие облака озарились яркой вспышкой трех взрывов по всей длине головного линейного корабля. Спустя минуту последовал еще один оглушительный взрыв, и вспышка пламени осветила вторую цель.

В это время «Силайэн» уже мчалась на самой высокой скорости во тьму на запад. Японцы не обнаружили ее. Рич решил продолжить преследование и лег на курс, параллельный курсу противника. Находясь в 40 кабельтовых от японцев, он перезарядил торпедные аппараты и тут к своему ужасу обнаружил, что противник увеличил скорость до 18 узлов. Вероятно, трехметровая установка глубины хода торпед была взята неправильно и взрывы лишь поцарапали бронированные борта линейных кораблей. Уж в следующий-то раз он непременно будет строго выполнять инструкции! Нужно было увеличить скорость подводной лодки, а это представляло серьезные трудности. На море началось сильное волнение, дул встречный свежий ветер. Даже при 25-процентной перегрузке машин «Силайэн» делала всего лишь около 17 узлов.

В 04.50 наступил рассвет. Соединение противника разделилось на две группы. Три тяжелых корабля продолжали идти прежним курсом и скоростью, в то время как четвертый — первая цель «Силайэн» — уменьшил ход до 11 узлов и отстал, охраняемый двумя эскадренными миноносцами. Третьего эскадренного миноносца нигде не было видно. Как стало известно позже, к тому времени он уже находился на дне Восточно-Китайского моря, потопленный торпедой, которая предназначалась для второго линейного корабля.

Рич решил атаковать тихоходную группу целей. К 05.12 он занял позицию впереди нее, уменьшил ход и начал атаку. Однако спустя несколько минут цель остановилась, а вслед за тем в 05.24 раздался оглушительный взрыв. Небо озарила ослепительная вспышка. «Это было похоже на закат солнца в полночь», — рассказывал мне позже Рич.

Изображение цели постепенно исчезло с экрана

радиолокатора. Так нашел свой конец «Конго».

Но эти победы не обошлись без потерь. В течение всего октября и ноября мы молились в душе о том, чтобы наши подводные лодки, которые не подавали о себе никаких вестей, вернулись в базу целыми и невредимыми. Какое это мучение — сознавать, что подводная лодка находится, может быть, в безвыходном положении и что ей нельзя уже ничем помочь.

Подводная лодка «Альбакор», уничтожившая японский авианосец «Тайхо», по нашим предположениям, погибла где-то у северо-восточного побережья острова Хонсю. В связи с минной опасностью, существовавшей в мелководных районах, ей было приказано не заходить за 182-метровую изобату. Как видно из японских документов, попавших к нам после войны, 7 ноября патрульный катер зафиксировал взрыв на подходах к проливу Цугару. Этот взрыв мог быть вызван миной. На поверхности моря были замечены пузыри воздуха, большое масляное пятно, куски пробки, постельные принадлежности. Очевидно, по какому-то стечению обстоятельств «Альбакор» попала на минное заграждение и погибла.

«Альбакор» была очень результативной подводной лодкой. Она потопила десять судов и кораблей противника обидам водоизмещением в 49861 тонну. Число потопленных ею боевых кораблей было больше, чем у любой другой подводной лодки: авианосец, легкий крейсер, два эскадренных миноносца, фрегат и охотник за подводными лодками.

Подводная лодка «Граулер» капитана 3 ранга Оукли оказалась следующей, о которой пришлось сообщить: «Не возвратилась в срок из боевого похода, предположительно, погибла». 8 ноября она действовала к западу от острова Миндоро в составе «волчьей стаи», в которую, кроме нее, входили «Хейк» и «Хардхед». Оукли являлся командиром стаи. У «Граулер» вышел из строя радиолокатор, и она должна была встретиться с подводной лодкой «Брим», чтобы получить от нее некоторые запасные части.

Рано утром «Граулер» обнаружила конвой противника. Приказав остальным подводным лодкам стаи занять позиции для атаки конвоя, Оукли начал сближение. Примерно через час на «Хейк» услышали три далеких взрыва, а на «Хардхед» — один, похожий на взрыв торпеды. Вскоре конвой отвернул от позиции, которую занимала «Граулер», а немного спустя на «Хардхед» услышали три далеких взрыва глубинных бомб. После этого связь с «Граулер» установить не удалось, и в назначенную точку рандеву с «Брим» она не прибыла. В донесениях противника о противолодочных атаках, произведенных в тот день в том районе,

не отмечалось появления на поверхности моря соляра или обломков. Что погубило «Граулер»? Была ли это возвратившаяся, подобно бумерангу, своя собственная торпеда, как это случилось с «Таллиби» и «Тэнг», или глубинные бомбы, мы вряд ли когда-нибудь узнаем, ибо никому из экипажа не удалось спастись.

«Граулер» участвовала в боевых действиях более двух с половиной лет. За это время она потопила десять судов и кораблей противника общим тоннажем 32607 тонн. В числе их фрегат и два эскадренных миноносца.

Подводная лодка «Скэмп», по нашим предположениям, погибла в ноябре. Она вела патрулирование в районе островов Бонин, к северу от Марианских островов, к тому времени уже занятых нашими войсками. 8 ноября ей было приказано перейти в район небольшого острова Софуган, находящегося в 500 милях к югу от Токийского залива. На следующий день «Скэмп» подтвердила получение радиограммы, предписывавшей ей оставить острова Бонин, которые должны были подвергнуться бомбардировке силами нашей авиации. Это было последнее донесение, полученное от нее.

В японских материалах, с которыми мы ознакомились после войны, имеется донесение о том, что 11 ноября патрульный самолет обнаружил масляный шлейф, который, как предположил летчик, тянулся за подводной лодкой, и сбросил глубинные бомбы. Это произошло поблизости от позиции «Скэмп». Подошедшие к месту происшествия катера береговой охраны сбросили 70 глубинных бомб, после чего на поверхности моря появилось огромное масляное пятно. На боевом счету «Скэмп» числится пять потопленных судов и кораблей (в том числе большая подводная лодка «I-24») общим тоннажем 34000 тонн.

Конец ноября ознаменовался новым успехом. Командир подводной лодки «Арчерфиш» капитан 3 ранга Энрайт донес о потоплении шестью торпедами авианосца типа «Хаятака». Так оно и было на самом деле, хотя на протяжении нескольких последующих месяцев мы и не были полностью уверены в достоверности донесения Энрайта. «Арчерфиш» занимала позицию поблизости от острова Хатидзэ, расположенного примерно в 150 милях к югу от Токио. Ввиду недостатка в объектах для атаки ее основная задача заключалась в спасении сбитых летчиков с самолетов B-29, вылетавших с острова Тиниан для бомбардировки Японии.

Ранним утром 28 ноября «Арчерфиш» было сообщено, что воздушный налет в этот день отменяется и она может действовать по своему усмотрению вплоть до следующего дня. 8 связи с этим Энрайт пошел по направлению к острову Хонсю. К вечеру он

оказался у острова Инамба, в 90 милях к югу от входа в Токийский залив. В 20.48 был установлен радиолокационный контакт с какой-то целью, находившейся в 120 кабельтовых к северу от подводной лодки. Через полчаса стало известно, что это авианосец, идущий противолодочным зигзагом в юго-западном направлении со скоростью 20 узлов. Небо было затянуто облаками, но временами между туч показывалась луна и видимость увеличивалась до 70 кабельтовых. Северная часть горизонта была темной, поэтому Энрайт выбрал позицию справа по курсу корабля противника. К 22.30 выяснилось, что авианосец сопровождают четыре корабля охранения и что «Арчерфиш» находится слишком далеко от этой группы кораблей, чтобы в подводном положении выйти в точку залпа. Энрайту ничего не оставалось делать, как пойти курсом, параллельным курсу противника, и молить бога о ниспослании удачи.

Авианосец шел с большей скоростью, и расстояние между ним и «Арчерфиш» хотя и медленно, но увеличивалось. Энрайт, видя, что цель ускользает, передал в эфир донесение об установленном контакте в надежде на то, что поблизости окажется подводная лодка, которая сумеет атаковать противника. Если бы авианосец продолжал двигаться прежним курсом, то подводная лодка не имела бы возможности атаковать его.

Но в 03.00 наступила развязка. Японец неожиданно развернулся и пошел обратно. Расстояние между ним и подводной лодкой начало быстро сокращаться. «Арчерфиш» оказалась буквально под носом у противника и мгновенно погрузилась. Положение для атаки было идеальным. Авианосец находился в 1200 метрах на правом траверзе подводной лодки. В 03.07 «Арчерфиш» выпустила шесть парогазовых торпед, установленных на глубину 3 метра. Точно через 57 секунд первая торпеда попала в кормовую часть, и огромный клуб пламени охватил правый борт корабля противника. Еще через десять секунд Энрайт зафиксировал второе попадание. Затем он опустил перископ и пошел на погружение, готовясь к уклонению от контратаки. Уходя на глубину, он слышал еще четыре взрыва, происшедших через нужные промежутки времени. За ними последовал громкий треск рушащихся переборок авианосца, получившего в правый борт около двух с половиной тонн взрывчатки.

В послевоенных сводках указывается, что жертвой «Арчерфиш» оказался гигант «Синано» водоизмещением 59000 тонн. «Синано» относился к тому же классу, что и огромные линейные корабли «Ямато» и «Мусаси», но был переоборудован в сверхавианосец. Во время торпедирования он проходил ходовые

испытания. «Синано» затонул через несколько часов, вероятно в то время, когда Энрайт услышал в отдалении сильный взрыв.

На судебном процессе, происходившем вскоре после гибели «Синано», командир авианосца показал, что водонепроницаемые переборки и двери корабля находились в неудовлетворительном состоянии, так как работы по его переоборудованию еще не были закончены. Эскадренные миноносцы спасли большую часть экипажа «Синано».

Количество судов, потопленных в ноябре, было меньше рекордных показателей, достигнутых в октябре. По данным объединенного комитета армии и флота по учету потерь, 27 американских подводных лодок потопили 46 судов, в том числе 7 танкеров, общим тоннажем 211855 тонн. 13 подводных лодок, 8 из которых входят в указанное число 27, потопили рекордное за все время войны количество боевых кораблей общим водоизмещением 127119 тонн. Ими были потоплены: линейный корабль, авианосец, конвойный авианосец, пять эскадренных миноносцев, фрегат, подводная лодка и семь других военных кораблей.

Высокие показатели по числу и тоннажу потопленных судов были достигнуты подводной лодкой «Этьюл» — четыре судна общим тоннажем 25691 тонна и подводной лодкой «Пикьюда» — три судна общим тоннажем 21657 тонн.

С подводной лодкой «Пинтадо» произошел редкий в боевой жизни подводников случай. 3 ноября, патрулируя в водах Южно-Китайского моря, она обнаружила авианосец противника в сопровождении эскадренных миноносцев и немедленно пошла на сближение. Атака развивалась успешно. Но как только шесть торпед вышли из аппаратов, находившийся слева эскадренный миноносец неожиданно оказался на пути их движения. Раздалось несколько взрывов, которые разнесли эскадренный миноносец «Акикадзэ» на куски, а «счастливый» авианосец вскоре скрылся за горизонтом.

Глава 15

В течение нескольких месяцев наша зенитная артиллерия очень успешно применяла против японских самолетов новый вид снаряда с неконтактным радиовзрывателем. Действие и применение этого снаряда держалось в строгой тайне. Главной частью взрывателя нового снаряда было миниатюрное электронное устройство, которое приводило в действие взрывной механизм на определенном расстоянии от цели и тем самым намного увеличивало вероятность поражения самолетов и находящегося вне укрытий личного состава. Эти взрыватели категорически запрещалось применять в тех местах, где неразорвавшиеся снаряды могли упасть на территорию противника.

Нам очень хотелось заполучить такие снаряды для своих новых 127-мм орудий. Они были бы хорошим средством для уничтожения орудийных расчетов и находящегося на мостике личного состава сторожевых кораблей и патрульных катеров, которые из-за небольшой осадки были почти неуязвимы для торпед. Специальные же торпеды, предназначенные для стрельбы по малым кораблям, оказались не вполне надежными в действии, не говоря уже о том, что у нас их не хватало.

Я обратился за помощью к флагманскому артиллеристу штаба Нимица капитану 2 ранга Хиллу. После того как я пообещал ему, что мы не будем обстреливать этими снарядами территорию противника, он предоставил их нам в нужном количестве. Мы погрузили эти снаряды на подводную лодку «Балао» и отправились в район учений, где наскоро были установлены неподвижные мишени. Первые пять выстрелов оказались неудачными: четыре снаряда совсем не взорвались, а один взорвался преждевременно, на полпути до цели. Следующая серия из пятнадцати выстрелов по буксируемой цели дала лучшие результаты. Четыре снаряда взорвались преждевременно, один не взорвался, а три взорвались, едва коснувшись воды. Взрыватели у остальных семи снарядов сработали так, как положено по инструкции: снаряды разорвались на сотни частей. Поднятые ими всплески временами совершенно закрывали цель. Результаты стрельбы были неплохие, и мы направили в высшие инстанции заявку на снаряды с радиовзрывателями для всех наших подводных лодок.

Через две недели я отправился на подводной лодке «Чарр» на испытательный полигон для наблюдения за стрельбой по десантному катеру. На проволоке между мачтами катера висело

девять мишеней, которые изображали орудийный расчет. Вначале стрельба и корректировка проходили не совсем удачно: снаряды пролетали намного выше цели, и радиовзрыватель не срабатывал. Затем управляющий огнем внес необходимые поправки и открыл беглый огонь. Неразорвавшихся снарядов и преждевременных разрывов уже не было. «Чарр», стрелявшая с дистанции 20 кабельтовых, начала приближаться к катеру, который вот-вот должен был затонуть. Мы подошли к цели в тот момент, когда она уже исчезла под водой. Однако мы успели заметить, что четыре мишени были буквально изрешечены шрапнелью. Все остальные мишени, по-видимому, также были поражены. Вскоре была проведена еще одна операция против сторожевых кораблей противника, и нам предоставилась возможность испытать новые снаряды на настоящих целях.

Работы было много, и поэтому свою обычную поездку на атолл Мидуэй мне пришлось совершить не на подводной лодке, а на самолете. Там царило оживление. На ремонте стояли пять подводных лодок, не считая «Рей», которая по пути в Пирл-Харбор зашла в базу для приема топлива. «Рей» участвовала в бою, в котором был выведен из строя тяжелый крейсер «Кумано», о чем рассказано в предыдущей главе. Кроме того, она потопила грузовое судно и фрегат и вывезла с Филиппин двух летчиков морской авиации и двух армейских сержантов. Летчики были сбиты во время налета нашей авианосной авиации на район Манильской бухты и оказались в море. Их подобрали рыбаки и доставили на берег к партизанам. Оттуда они попали на борт «Рей». Армейцы были взяты в плен во время падения острова Коррехидор.

Японцы заставили их обслуживать силовые установки в Форт-Драм (остров Эль-Фрайле). Однажды, когда охрана ослабила бдительность, они бежали и вплавь переправились на южный берег залива. Эти беглецы рассказали, что береговая охрана японцев на острове Лусон очень слаба: небольшие гарнизоны располагались только в городах.

Вопрос о новых видах оружия и оборудования для подводных лодок являлся составной частью общего вопроса о месте подводных сил в системе национальной обороны. Я имел возможность высказаться по этому поводу, когда меня вызвали в комитет, возглавляемый адмиралом Ричардсоном. Этот комитет, состоявший из представителей армии и флота, выяснял мнение всех командующих о целесообразности и характере реорганизации ведомства национальной обороны.

Когда меня спросили об этом, то я откровенно ответил, что считаю необходимым преобразовать ведомство национальной

обороны в два министерства (каждое со своими собственными военно-воздушными силами), которые должен объединять всесильный комитет начальников штабов. Против этого предложения выступил представитель военно-воздушных сил армии генерал-майор Джордж.

— Почему военно-воздушные силы должны быть подчиненным видом сил? — спросил он. — Значит, вы не допускаете, что авиация может самостоятельно решать стратегические задачи независимо от армии и флота?

— Нет, — ответил я.

— Ну, а как же в Европе? — возразил он. — Ведь уничтожила же наша авиация немецкие военно-воздушные силы, а без этого, как все признают, высадка в Нормандии была бы невозможна.

— Я считаю, что эти действия авиации, — ответил я, — можно сравнить с деятельностью наших подводных сил на Тихом океане. Подводники в течение двух лет действовали совершенно самостоятельно и в результате нарушили японские коммуникации до такой степени, что мы смогли занять внешние базы Японии с минимальными потерями. Однако, — добавил я, — мы не претендуем на самостоятельное существование подводных сил.

Вероятно, мой ответ был несколько резким. Но это не трудно понять: частые бомбардировки наших подводных лодок своими самолетами убедили меня в том, что командование военно-воздушных сил армии не желает искренне сотрудничать с другими силами.

В это время мы едва не лишились еще двух подводных лодок. Первой была «Бергол» капитана 3 ранга Хайда. 13 декабря, направляясь на специальное задание, она пересекала Сиамский залив. Во второй половине дня был установлен контакт с кораблем противника, находившимся в 170 кабельтовых к востоку. Хайд начал преследование, и подводная лодка на предельной скорости пошла вперед, чтобы занять позицию впереди корабля. Цель двигалась со скоростью 15 узлов и направлялась в сторону южной оконечности Индокитая — в чрезвычайно мелководный район, где подводной лодке пришлось бы выступить в роли торпедного катера и с помощью радиолокатора атаковать ночью в надводном положении. Погода благоприятствовала осуществлению задуманного плана. Море было зеркально гладким, появления луны не предвиделось.

Когда дистанция сократилась до 43 кабельтовых и «Бергол» вышла вперед по курсу движения противника, стало видно, что она преследовала большой военный корабль. Уже на расстоянии 30 кабельтовых с подводной лодки можно было ясно различить

очертания массивной дымовой трубы тяжелого крейсера, внушительную надстройку и силуэт небольшой прожекторной площадки около грот-мачты. Крейсер шел в охранении другого корабля, по-видимому, легкого крейсера или эскадренного миноносца. Новые эскадренные миноносцы противника имели водоизмещение около 2100 тонн и зачастую ошибочно принимались за крейсера. «Бергол» вышла в точку залпа и в 20.37 с дистанции 17 кабельтовых выстрелила по крейсеру шестью торпедами из носовых торпедных аппаратов.

Раздались два мощных взрыва. Пламя охватило весь корабль. Огненные языки поднялись вверх на десятки метров. А в это время «Бергол» на полной скорости отходила, перезаряжая торпедные аппараты и ожидая, что за ней бросятся в погоню. Но эскортный корабль остался около крейсера, который, казалось, разломился пополам: на экране радиолокатора появились три импульса вместо двух.

Хайд понял, что с крейсером покончено, но ему хотелось разделаться и с эскадренным миноносцем. Эта попытка едва не кончилась для него гибелью. В 21.00, в то время как «Бергол» медленно приближалась к эскортному кораблю, неожиданно сверкнули две орудийные вспышки: один снаряд разорвался позади подводной лодки, а другой попал в носовой торпедный люк. Хайд немедленно отвернул и увеличил скорость. В следующее мгновение в 200 метрах появилась вторая серия разрывов — недолет; затем в 250 метрах справа по носу поднялся еще один столб воды — перелет. К счастью, эскадренный миноносец не стал преследовать подводную лодку. К счастью потому, что, не установив характера повреждений в носовой части (с мостика можно было видеть небольшие языки пламени в торпедном отсеке), Хайд не мог развить большую скорость, так как это грозило затоплением поврежденного отсека через полученные лодкой пробоины. На этот раз противник много потерял, не проявив достаточной настойчивости.

Прежде всего Хайду нужно было отвести подводную лодку до наступления рассвета как можно дальше от места боя. После этого он уже мог начать ломать голову над тем, как ему пройти 2000 миль до ближайшей базы в заливе Эксмаут в Австралии.

Экипажу «Бергол» предстояло проделать огромную работу. Нужно было ликвидировать пожары, возникшие из-за короткого замыкания, очистить подводную лодку от обломков, перенести приборы из поврежденного отсека в другие помещения и произвести необходимый ремонт. Сначала следовало выполнить наиболее важную часть работы: завести на пробоину пластырь из матрацев, чтобы перекрыть доступ воде. Лодка могла

погрузиться, но с двумя затопленными носовыми отсеками она не смогла бы всплыть на поверхность. Поэтому необходимо было привести в готовность все имеющиеся в наличии пулеметы для борьбы с самолетами противника в случае их появления. Люди проявляли чудеса изобретательности, используя для ремонта всякий мало-мальски пригодный материал.

На следующее утро Хайд установил связь с подводной лодкой «Энглер». Она только что прошла через пролив Каримата, и ее командир сообщил, что в Яванском море авиация противника ведет интенсивное патрулирование, но зато район важного для нас пролива Ломбок свободен от разведывательных самолетов и сторожевых кораблей. В ту ночь «Энглер» приняла на борт одного офицера и 54 матроса с «Бергол». На борту последней осталось восемь офицеров и 21 матрос для управления подводной лодкой.

Хайд рассчитал, что сможет возвратиться в базу, если пройдет пролив Каримата ночью, пересечет район интенсивного судоходства между Сурабаей и Баликпапаном после наступления темноты и проскочит в Индийский океан через пролив Ломбок. Мысль о том, чтобы затопить свой корабль и укрыться на борту «Энглер», даже не приходила ему в голову. Покажется невероятным, но «Бергол» действительно возвратилась в базу. Она прошла 2000 миль в водах противника, никем не замеченная. «Энглер» все время сопровождала «Бергол» на случай, если последняя подвергнется атаке авиации или кораблей противника.

Японский тяжелый крейсер «Мёко», который атаковала «Бергол», сумел добраться до Сингапура, где оставался в течение длительного времени. Этот же крейсер постигла незавидная участь послужить мишенью для английских карликовых подводных лодок типа «ХЕ», которым в конце войны удалось прорваться в гавань, форсировав имевшиеся в ней заграждения.

Как ни странно, но всего лишь два дня спустя после боя, чуть было не приведшего к гибели «Бергол», почти такой же случай произошел с другой нашей подводной лодкой в 4000 милях к северу, в ледяных водах в районе Курильских островов. Рано утром 15 декабря подводная лодка «Дрэгонет» капитана 2 ранга Люиса патрулировала в подводном положении в шести милях к югу от острова Мацува в районе, где в июне мы потеряли подводную лодку «Херринп». В воздухе висели японские самолеты, поэтому лодка Люиса находилась на глубине 30 метров, временами всплывая на перископную глубину для кратковременного наблюдения. Во время одного из погружений, на глубине 21 метр подводная лодка со скрежетом содрогнулась, и ее подбросило вверх на несколько метров. Сначала все подумали, что где-то поблизости взорвалась небольшая

авиабомба. Мысль о том, что «Дрэгонет» ударилась о грунт, никому не пришла в голову, так как в данном месте на карте была обозначена глубина 126 метров. Энергичная попытка продолжить погружение оказалась безуспешной, а сильное скрежетание и глухие удары по днищу убедили Люиса, что лодка находится на грунте. В то время как он ругался и проклинал составителей этой карты, по трансляции было громко объявлено: «В торпедный отсек поступает вода!» Тот, кто не переживал подобных моментов, не может даже представить себе, какой холод разливается по жилам после такого сообщения. Много лет тому назад, когда я еще командовал подводной лодкой «R-25», мы как-то проходили в районе Панамского канала. Вдруг в центральный пост ворвался сильно возбужденный старший механик и закричал: «Дизельный отсек заливается водой!» Я никогда не забуду этого. Даже моему злейшему врагу я не пожелал бы побывать в таком положении.

В результате многолетней практики Люис делал все необходимое совершенно автоматически. Торпедный отсек пришлось оставить. Он был полностью затоплен, прежде чем там удалось создать высокое давление и начать вытеснение воды. Подводная лодка медленно продвигалась вперед. Командир понимал, что, пока не появились новые пробоины, нужно во что бы то ни стало сняться с грунта. По его мнению, ничего не оставалось делать, как всплыть на поверхность и уходить в восточном направлении, туда, где в 2400 милях находился атолл Мидуэй. После того как необходимое количество воды из носового торпедного отсека было вытеснено, «Дрэгонет» продула балластные цистерны и всплыла. Подводникам казалось, что тысячи глаз следят с острова Мацува за всеми их движениями и действиями. После нескольких дней плохой видимости выдался очень ясный день. Однако они благополучно выбрались из этого района. Но беды на этом не кончились. На следующий день барометр начал падать, и к ночи лодка попала в шторм. Навстречу шла большая волна. Свирепствовал сильнейший ветер. Пришлось снизить скорость. Теперь подводная лодка шла ходом, едва позволявшим управляться рулем. «Дрэгонет» часто меняла курс, чтобы идти вразрез волне. Тонны воды в торпедном отсеке вызывали сильную бортовую качку, а через отверстия для электропроводки вода проникала в носовой аккумуляторный отсек. Измученный экипаж пережил много жутких моментов, когда подводная лодка, резко накренившись, замирала неподвижно, казалось, решая, вернуться ли ей в нормальное положение или перевернуться совсем.

Однажды ночью 18 декабря крен «Дрэгонет» достиг 63

градусов, и она едва не перевернулась. Люди были выброшены из коек, вышел из строя гирокомпас. В восемь часов утра три офицера и два матроса задраились в носовом аккумуляторном отсеке и, создав там высокое давление, вытеснили воду из торпедного отсека через пробоины в корпусе подводной лодки. Затем они открыли дверь в торпедный отсек и проникли туда, чтобы произвести необходимый ремонт.

Тем временем ветер стих и волнение уменьшилось. Около четырех часов пополудни подводники увидели самое радостное для них зрелище: к ним приближался сторожевой катер «Берил», посланный нами с атолла Мидуэй навстречу им. «Дрэгонет» пришлось пережить трудные четверо суток. Но благодаря настойчивости и морской выучке экипажа лодка осталась в строю, чтобы снова бороться.

Наряду с неприятностями были и удачи. На этот раз успех выпал на долю Мак-Грегора, командира подводной лодки «Редфиш».

В этот период обстановка на Тихом океане складывалась в нашу пользу. Остров Лейте был фактически в наших руках. Армейские части почти без сопротивления (если не считать противодействия авиации противника) захватили Сан-Джозе на острове Миндоро, где намечалось построить авиационную базу. В середине декабря истребители и бомбардировщики 3-го флота подвергли сильнейшей бомбардировке остров Лусон и уничтожили 269 японских самолетов. Теперь японцы испытывали острый недостаток в самолетах для защиты территорий, захваченных ими на юге.

9 декабря, патрулируя в Восточно-Китайском море южнее Нагасаки, «Редфиш» во взаимодействии с подводной лодкой «Девилфиш» атаковала авианосец «Дзунё» и настолько сильно повредила его, что он больше не принимал участия в боевых действиях. Это был большой успех. Но потом наступила полоса неудач. Командир рассказал мне, что какой-то бес вселился в прибор управления торпедной стрельбой подводной лодки, и, несмотря на множество целей, ей удалось потопить лишь одно судно — «Ходзан Мару» (2345 тонн).

Однако Мак-Грегор не опустил руки. В полдень 15 декабря, следуя под водой, он обнаружил мачту, как ему показалось, сторожевого корабля и быстро пошел на сближение, чтобы уточнить обстановку. Через несколько минут на горизонте показался второй эскортный корабль. В конце концов в поле зрения оказались четыре корабля: три эскадренных миноносца, образуя перевернутую букву «V», двигались впереди авианосца. Авианосец, который должен был пройти на далеком расстоянии,

неожиданно повернул на 30 градусов в сторону подводной лодки. В 16.35, через восемь минут после обнаружения цели, «Редфиш» выстрелила в авианосец четыре торпеды из носовых аппаратов. Что-то снова случилось с прибором управления торпедной стрельбой, так как только одна торпеда поразила цель, но зато она попала в кормовую часть авианосца, и он потерял ход. Эскадренный миноносец, находившийся по правому борту от авианосца, немедленно направился в сторону «Редфиш». Мак-Грегор выпустил в него четыре торпеды из кормовых аппаратов. Они не попали в цель, но заставили эскадренный миноносец отвернуть в сторону.

К этому времени корму авианосца охватило сильное пламя. Крен его на правый борт постепенно увеличивался. Самолеты, находившиеся на полетной палубе, начали падать в море. Это было захватывающее зрелище, но Мак-Грегору хотелось увидеть гибель авианосца. На подводной лодке осталось только три торпеды. Артиллерия правого борта авианосца вела лихорадочный огонь, а эскадренные миноносцы беспорядочно забрасывали лодку глубинными бомбами. То и дело слышались оглушительные взрывы. Но Санди нелегко запугать. С дистанции 1000 метров он выстрелил одной торпедой в среднюю часть корабля. Торпеда попала в назначенное место. Последовал страшный взрыв, и авианосец начал опрокидываться. Но и теперь «Редфиш» не пыталась скрыться. Мак-Грегор решил дать залп по ближайшему эскадренному миноносцу. К несчастью, в этот момент эскадренный миноносец, очевидно, заметил перископ и бросился в атаку на «Редфиш», развив такую скорость, что почти скрылся за образованной его носом волной. Санди приказал срочно погружаться на глубину 60 метров. Лодка находилась на глубине 45 метров, когда раздалось семь взрывов глубинных бомб. «Редфиш» с огромной силой бросило вниз, затем — влево, и она очутилась на грунте на глубине 70 метров. Она получила множество повреждений. У нее разошлись швы корпуса в носовом торпедном отсеке, разбилось 12 аккумуляторных баков, носовые и кормовые горизонтальные рули вышли из строя, гирокомпас вышел из меридиана. В довершение всего одна из двух оставшихся торпед беспорядочно передвигалась в трубе кормового торпедного аппарата.

Но подводники не сдались. Два часа спустя подводная лодка всплыла на поверхность и направилась в базу.

Адмирал Фрезер, командующий английским Восточным флотом, базировавшимся на Тринкомали (остров Цейлон), в декабре прибыл в Пирл-Харбор для переговоров с адмиралом Нимицем. Флот Фрезера был готов обогнуть Австралию и выйти к

ее восточному побережью, чтобы принять участие в боевых действиях на Тихом океане.

В этом году я собирался провести рождественские праздники на острове Гуам. Каждый год меня расстраивали рождественские дни. Совершенно неожиданно жены, матери, целые семьи многих военнослужащих оказывались на грани смерти, что делало присутствие моих подводников в Штатах совершенно необходимым. Эти трагедии всегда случаются как раз накануне праздников. Мне не хотелось расстраиваться, читая рапорты с такого рода просьбами, и я рассчитывал, уехав подальше, отделаться от этих печальных занятий. Адмирал Нимиц, должно быть, испытывал то же самое, так как я узнал, что он намеревается провести Рождество на островах Улити, в районе дислокации 3-го флота. Капитан 3 ранга Бад Йомэнс и я вылетели на остров Гуам и прибыли туда 23 декабря. Адмирал Нимиц прилетел на своем самолете на два часа позднее. За этим последовала целая серия совещаний с участием вице-адмирала Гувера, генерала Ларсена, коммодора Хилтбайдла, капитана 2 ранга Беккера и многих других. Мы все присутствовали на совещании у адмирала Нимица. Затем я отправился посмотреть на портовые сооружения в сопровождении коммодора Фиске и капитана 2 ранга Хайнса, которые отвечали за размещение судов, землечерпательные и другие работы в гавани. Их планы в отношении бухты Апра были грандиозны. Ее предполагалось оборудовать почти так же, как и нашу базу в Пирл-Харборе. По площади она была больше последней. На карте офицеры показали мне в юго-западной части бухты маленький остров. По размерам он был пригоден для сооружения там пирсов для стоянки плавучих баз и размещения нашего штаба. Предстояло произвести большие земляные работы и построить несколько дорог. Я видел, как работают наши парни, и был уверен, что они справятся с задачей.

«Кокосовый остров», как мы называли его, как нельзя лучше подходил нам, и я принял его с удовольствием. До завершения строительства пирсов ремонт подводных лодок производился у борта плавучих баз. Последние располагались на стоянках, предназначенных для них в гавани. Четыре подводные лодки, только что вернувшиеся из патрулирования, уже находились у плавучих баз, а их экипажи отдыхали в «лагере Дили».

«Лагерь Дили» заметно изменился с того времени, как я видел его в последний раз. В пальмовой роще, подступавшей к самому берегу океана, разместились легкие стандартные домики, которые насквозь продувались пассатами. В лагере имелись два плавательных бассейна. Неподалеку размещались бейсбольная и

волейбольная площадки и другие спортивные сооружения, с утра до вечера принимавшие посетителей.

С Гуама Йомэнс и я вылетели на остров Сайпан, где переоборудовалась наша плавбаза «Фултон». На аэродроме нас встретил командир соединения подводных лодок Петерсон и командир 21-го бомбардировочного командования бригадный генерал Хансел. Генерал пригласил меня осмотреть один из тяжелых бомбардировщиков В-29, которые длинным рядом вытянулись вдоль взлетно-посадочной полосы. Я впервые попал внутрь сверхмощной «летающей крепости», и на меня произвело сильное впечатление ее вооружение и бомбовая нагрузка. Тем не менее я предпочел бы служить на подводной лодке, так как в самолете не так уж много различных приспособлений и устройств, чтобы полностью поглотить все внимание человека. Ночью на аэродром совершили налет вражеские бомбардировщики, базировавшиеся где-то неподалеку, вероятно, на остров Иводзима. Наши радиолокационные установки не обнаружили их, так как они подошли на небольшой высоте. В результате бомбардировки одна «летающая крепость» сгорела, а две получили повреждения. Одна бомба попала в барак в расположении военно-морской базы. Два человека были убиты и 34 ранены.

Декабрь оказался для нас неудачным месяцем. Японцы, по-видимому, почти не показывались в море. По данным объединенного комитета по учету потерь, за декабрь 13 американских подводных лодок потопили 14 торговых судов общим тоннажем 86611 тонн, а также 9 военных кораблей общим водоизмещением 29387 тонн.

Большой успех выпал на долю подводной лодки 7-го флота «Флэшер», которой командовал капитан 3 ранга Грайдер. 4 декабря, находясь юго-восточнее Манилы, «Флэшер» проникла в середину большого конвоя и потопила два эскадренных миноносца и танкер крупных размеров. Не довольствуясь достигнутым, Грайдер 22 декабря потопил у берегов Индокитая еще три крупных танкера. Тоннаж потопленных им торговых судов составил 38668 тонн.

Подводная лодка «Сидевл» к общему тоннажу добавила 16326 тонн, потопив два больших судна в Восточно-Китайском море. Подводная лодка «Трепанг» в северной части Южно-Китайского моря потопила за одну ночь три судна противника общим тоннажем 13073 тонны.

К концу 1944 года мы пришли с радостным чувством удовлетворения достигнутыми результатами. Для нас это был чрезвычайно успешный год. По данным объединенного комитета

по учету потерь, в течение 1944 года подводные силы Тихоокеанскою флота совместно с подводными лодками 7-го флота потопили: линейный корабль, 7 авианосцев (был сильно поврежден еще один авианосец, который больше не принимал участия в боевых действиях), 2 тяжелых крейсера (были сильно повреждены еще 4 тяжелых крейсера, которые больше не участвовали в боевых действиях), 7 легких крейсеров (еще один легкий крейсер был потоплен английской подводной лодкой), 30 эскадренных миноносцев и 7 подводных лодок (плюс одна, потопленная английской подводной лодкой, и еще одна немецкая, потопленная голландской подводной лодкой). Кроме того, было уничтожено множество вспомогательных судов и малых кораблей. За этот же период было потоплено 548 торговых судов общим тоннажем 2451914 тонн и среди них 72 танкера, перевозивших нефть и нефтепродукты, столь важные для японской промышленности, армии и флота. В конце 1944 года суда японского торгового флота, некогда без опаски пользовавшиеся водными путями Тихого океана, появлялись только у мелководных берегов Китая и Кореи и в относительно безопасных водах Японского моря. Но мы уже разрабатывали операцию, которая должна была лишить японцев этой последней возможности. Противник, экономика и военный потенциал которого целиком и полностью зависели от ввоза сырья и материалов из заморских территорий, лишившись морских коммуникаций, был обречен на скорое поражение[9].

Эта победы были достигнуты не без тяжелых потерь. За 1944 год мы потеряли 19 подводных лодок, экипажи которых насчитывали 1500 офицеров и матросов.

Глава 16

1945 год начался с большой суматохи в связи с подготовкой к перебазированию на остров Гуам. Главнокомандующий Нимиц назначил свой переезд на последнюю неделю января. Я хотел перебраться на Гуам приблизительно в это же время и намеревался взять с собой только офицеров оперативного отдела. Оперативную работу в Пирл-Харборе должен был вести начальник штаба капитан 2 ранга Комсток. Контр-адмирал Браун, начальник отдела боевой подготовки моего штаба, был назначен заместителем командующего подводными силами Тихоокеанского флота и поэтому в мое отсутствие нес полную ответственность за работу этого отдела и подводных сил в целом.

Капитан 2 ранга Воуг, начальник оперативного отдела, и капитан 2 ранга Ирвин, начальник отдела связи, должны были разместиться на плавбазе «Холланд» в бухте Апра. Все остальные офицеры штаба, за исключением моего адъютанта Вогана, оставались в Пирл-Харборе. Связь со мной они поддерживали поездками на Гуам, если тому представлялась возможность, и посылкой донесений на мое имя. Позднее мы стали проводить раз в неделю совещания по радиотелефону.

Планирование ряда новых операций уже было закончено. Участие в них подводных сил Тихоокеанского флота предусматривалось, однако задачи подводных лодок сводились в основном к спасению летчиков, сбитых над морем, и фотосъемкам. Кроме того, мы интенсивно вели боевое патрулирование, перекрыв все возможные маршруты движения кораблей противника и поставив под контроль те районы, откуда можно было ожидать выхода японских сил. Высадка в заливе Лингаен была запланирована на 9 января, и ориентировочно было назначено время высадки десантов на острова Иводзима и Окинава. Уже велась фотосъемка побережий островов и разведка минных заграждений в этом районе.

Между тем изменение стратегической обстановки на Тихом океане требовало от подводных сил пересмотра не только главных и второстепенных задач, но и общих представлений о ведении борьбы на море. Близилось время, когда подводная лодка из более или менее независимой единицы должна была превратиться в корабль, ведущий боевые действия в тесном взаимодействии с другими кораблями флота. С каждым новым наступлением армейских частей и морских пехотинцев районы патрулирования подводных лодок все более сокращались. Точно так же по мере того, как японский военно-морской и торговый

флоты приближались к своему трагическому концу, уменьшалось и число потопленных судов и кораблей противника. К этому времени японцы уже лишились большей части своего грузового тоннажа.

В течение последующих пяти месяцев мы должны были направить основные усилия на выполнение трех вспомогательных задач, которые можно сформулировать следующим образом.

Первая задача — обучение экипажей подводных лодок обращению с секретным оружием и боевой техникой[10], которые к этому времени начали прибывать в Пирл-Харбор. С помощью этого нового вооружения я надеялся уменьшить эффективность атак противника глубинными бомбами и облегчить борьбу с противолодочными силами японцев.

Вторая задача — улучшение методов и техники спасательной службы. Крайне необходимо было наладить более тесное взаимодействие подводных лодок с бомбардировочными командованиями. Здесь вставал вопрос об улучшении средств связи между подводными лодками и авиацией. Нам удалось сохранить жизнь десяткам летчиков (в 1943–1944 годах было спасено 140 человек), но мы понимали, что процент спасенных мог бы быть гораздо выше. Мы надеялись, что, проведя в жизнь намеченные нововведения, сможем намного увеличить эффективность спасательной службы.

Третья задача — усовершенствование боевой техники, позволяющей устанавливать местонахождение мин, и обучение личного состава использованию этой техники с тем, чтобы мы могли точно определять районы минных постановок противника, обнаруживать мины в районах предстоящих действий наших сил вторжения и, наконец, чтобы в будущем мы смогли преодолеть зону минных заграждений на подступах к Японскому морю. Последняя мысль не давала нам покоя, и мы так же настойчиво требовали взломать оборону Японского моря, как, вероятно, в свое время Цицерон настаивал на разрушении Карфагена. Подобно тому достопочтенному сенатору, мы в конце концов добились своего.

Первые пять месяцев 1945 года мы энергично занимались осуществлением этих задач и одновременно держали под неослабным контролем морские коммуникации противника.

Переоборудование бывшей плавбазы «Холланд» было полностью закончено. 15 января, приняв на борт всю нашу документацию и вещи личного состава моего штаба, она вышла на остров Гуам.

В это же время из капитального ремонта в Штатах прибыла подводная лодка «Танни» капитана 3 ранга Пирса. На «Танни»

имелась новейшая модель частотномодуляционного гидролокатора. Эта установка была довольно-таки несовершенна, и поэтому мы ожидали, что каждая новая партия будет лучше предыдущей. Но я обманулся в своих надеждах. Это выяснилось во время первого же выхода «Танни» в район расположения учебного минного заграждения, поставленного недалеко от Пирл-Харбора. Гидролокатор оказался очень капризным. Временами он никак не реагировал на присутствие мин. Это было шагом назад по сравнению с теми установками, которые уже имелись у нас, и поэтому мы немедленно послали в Сан-Диего радиограмму с просьбой направить к нам специалиста из военно-морской научно-исследовательской лаборатории. Я сказал Пирсу, что, как только тот прибудет на Сайпан, мы сделаем еще несколько учебных выходов. Гидролокатор должен был работать надежно.

Из районов патрулирования подводных лодок поступало мало донесений. Большинство целей, за которыми охотились наши подводные лодки, находилось во внутренних водах Желтого моря или у самых берегов Китая. Подводники контр-адмирала Файфа искали их в Яванском море, Сиамском заливе и у берегов Индокитая.

Объектов для атаки становилось все меньше. Тем не менее подводная лодка «Спот» ухитрилась израсходовать во время патрулирования у китайского побережья весь запас торпед, не потопив ни одного судна. Правда, ей удалось потопить небольшой дозорный корабль и избежать, таким образом, позора.

Из-за неблагоприятного стечения обстоятельств мы потеряли к северо-западу от острова Гуам морской буксир «Экстрактер». В гибели буксира частично виновны и мои подводники. «Экстрактер» был послан с острова Гуам в зону, где пролегал маршрут, рекомендованный для переходов наших подводных лодок и надводных кораблей, чтобы отыскать и взять на буксир поврежденный корабль. Через некоторое время прежний приказ был отменен, и буксиру было приказано возвратиться в бухту Апра. Однако на «Экстрактер» эту радиограмму приняли с искажением и не смогли расшифровать. Командир буксира не решился нарушить радиомолчание и запросить повторения радиограммы. Он продолжал идти прежним курсом, ожидая, что приказ будет повторен. Тем временем подводная лодка «Гардфиш» капитана 3 ранга Хаммонда, возвращавшаяся из патрулирования через ту же зону, обнаружила ночью «Экстрактер». Командир подводной лодки не имел данных о присутствии своих кораблей в этом районе и попросил свой штаб и командира соединения подводных лодок на острове Гуам уточнить обстановку.

Из штаба командующего подводными силами Тихоокеанского флота Хаммонду сообщили, что в том районе нет наших подводных лодок, и если обнаружен надводный корабль, то он, по всей вероятности, свой. Хаммонда предупредили, что корабль находится в зоне, рекомендованной для прохождения наших подводных и надводных кораблей, и что опознать его принадлежность особенно важно. Командир соединения на острове Гуам после консультации с офицерами оперативного отдела сообщил Хаммонду, что не имеет сведений о наличии в этом районе своих кораблей, и тоже напомнил, что подводная лодка находится в зоне, открытой для прохождения наших кораблей. Офицеры оперативного отдела, очевидно, считали, что «Экстректер» уже изменил курс и возвращается в бухту Апра.

И вот эта несообразительность стоила жизни шести морякам. Командир «Гардфиш» также повинен в случившемся. Он не сделал попытки установить принадлежность корабля с помощью станции опознавания «свой — чужой» на том основании, что японцы иногда пользовались ею, чтобы ввести наши силы в заблуждение. Подводная лодка погрузилась и приблизилась к цели на встречном курсе. В предрассветных сумерках «Гардфиш» приняла «Экстректер» за японскую подводную лодку типа «I-365» и выпустила в него четыре торпеды. Две из них попали в цель. Когда корма буксира приподнялась из воды, на «Гардфиш» убедились, что ее жертва — не подводная лодка. Хаммонд всплыл и подобрал 73 человека. Шесть человек из экипажа буксира погибло.

Для меня было ясно, что повинны в этом инциденте трое: командир буксира, не принявший мер для расшифровки и уточнения адресованной ему радиограммы, офицер оперативного отдела штаба соединения подводных лодок на острове Гуам, которому не пришло в голову, что кораблем, который был обнаружен «Гардфиш», может оказаться буксир, направленный в этот район, и, наконец, командир подводной лодки, не сумевший опознать цель. Подобный случай произошел у нас впервые, и я мучительно переживал эту неприятность. Часто случалось, что наши подводные лодки попадали под удар своих кораблей, но мы допустили такую оплошность в первый раз.

24 января Воуг, Ирвин, Воган, флаг-секретарь Хайнс и я отправились на самолете на остров Гуам. С нами находилось несколько писарей, которые сопровождали документацию нашего штаба. Капитан 3 ранга Беннет был также нашим пассажиром в этом рейсе. Он оставил свою подводную лодку «Си Аул» на острове Гуам и прилетел в Пирл-Харбор, чтобы доложить о результатах действий против патрульных судов противника с

применением новейшего секретного оружия, которое мы назвали «Кьютис». Беннет первым использовал это оружие и потопил два сторожевых катера. Мы приземлились в бухте Апра и увидели, что «Холланд» уже стоит на якоре среди коралловых рифов в глубине якорной стоянки. Хорошо опять очутиться на корабле, где все необходимое находится рядом: служебное помещение, средства связи, кают-компания, койка.

В январе мы потеряли подводную лодку «Суордфиш» капитана 3 ранга Монтросса, которая по специальному заданию производила перископные фотосъемки участков побережья острова Окинава, намеченных для высадки армейских частей и отрядов морских пехотинцев. Это были обычные мероприятия, какие мы проводили перед каждой высадкой десанта. На борту «Суордфиш» находились два специалиста-фотографа. Полученные таким путем фотографии вместе с перспективными аэрофотоснимками использовались для изготовления макетов интересовавших нас островов и особенно карт тех участков прибрежной полосы, на которые предполагалось высадить десант.

2 января Монтросс получил распоряжение оставить район острова Окинава, так как наша авианосная авиация должна была нанести по нему удар. 9 января ему было приказано продолжать выполнение своей задачи. «Суордфиш» подтвердила получение только первого приказа, так как подтверждения второго от нее не потребовали. На выполнение поставленной задачи она должна была затратить около недели. Больше «Суордфиш» не подавала о себе вестей, хотя мы неоднократно пытались установить с ней связь по радио. Подводная лодка «Кит», в то время патрулировавшая в районе острова Окинава, донесла, что 12 января перед рассветом она обнаружила радиолокатором какую-то подводную лодку. Надо полагать, что контакт был установлен с «Суордфиш», поскольку это происходило в районе, где ей предписывалось действовать. Через четыре часа на «Кит» услышали сильные взрывы глубинных бомб в районе местонахождения неизвестной подводной лодки. Мы решили, что эта атака и явилась причиной гибели «Суордфиш». Однако в японских документах не упоминается о противолодочных действиях в этом районе. Вместе с тем, как теперь стало известно, японцы, готовясь к отражению предстоящего вторжения союзников на остров Окинава, минировали подступы к нему. Большинство мин находилось вдоль береговой линии острова. Поэтому можно предположить, что «Суордфиш» погибла в результате подрыва на мине.

«Суордфиш» нанесла противнику значительный ущерб. По данным объединенного комитета по учету потерь, она потопила

12 судов общим тоннажем 47928 тонн и повредила 17.

Наш счет за январь оказался совсем небольшим: 18 торговых судов (в том числе 3 танкера) общим тоннажем 84185 тонн и 6 боевых кораблей (включая эскадренный миноносец и 2 фрегата) общим водоизмещением 5674 тонны.

Наилучшего результата в этом месяце добилась подводная лодка «Барб» капитана 3 ранга Флакки. В Восточно-Китайском море и Формозском проливе она потопила четыре судна противника общим тоннажем 23246 тонн. Первые три судна — транспорт, грузо-пассажирский пароход и танкер — «Барб» отправила на дно в течение ночи 8 января в северной части Формозского пролива. Однако после столь многообещающего начала дела пошли неважно. Наша авианосная авиация постоянно наносила удары по острову Формоза. Поэтому японцы перестали появляться в проливе и держались у китайского побережья.

Флакки заметил, что на берегу отсутствуют навигационные огни. Плавание в прибрежных водах чрезвычайно опасно, и только небольшие суденышки, вроде сампанов, могут отважиться выйти ночью в море при таких условиях. Это означало, что японские суда пользовались прибрежными маршрутами лишь в дневное время, а на ночь укрывались в гаванях. Догадка Флакки подтверждалась донесениями береговых наблюдателей. Донесения передавались прямо на подводные лодки разведывательной группой «Китай» коммодора Майлса. Из них же Флакки узнал о конвое, который следовал на север вдоль китайского побережья. Флакки решил выследить этот конвой. План его был таков: подойти к берегу и, затерявшись среди джонок, которые занимались рыбной ловлей в прибрежных водах, проследить за прохождением преследуемого конвоя, чтобы определить, где он будет отстаиваться ночью. Для осуществления этого плана подводной лодке пришлось почти на десять миль зайти в зону, где глубина не превышала 18 метров. Это было чрезвычайно рискованно, так как в случае атаки противника «Барб» не могла спастись уходом на глубину.

Однако риск был оправданным. Со своей позиции Флакки скоро обнаружил дымы трех судов. Затем их количество увеличилось до шести. Суда шли вдоль побережья в кильватерной колонне. Флакки пошел вслед за ними и решил, что на ночь они станут на якорь в гавани Вэньчжоу. В 03.00 23 января «Барб» проникла в район острова Инког и тут с помощью радиолокационной установки обнаружила в бухте Намкуан большую группу стоявших на якоре судов. Флакки уменьшил ход, чтобы разобраться в обстановке. Он учел, что подходы к бухте могут быть минированы, а радиолокатор сообщил ему о

присутствии трех сторожевых кораблей противника, которые несли радиолокационную вахту. Район, простиравшийся к северу от местонахождения подводной лодки, значился на. карте как «необследованный» и изобиловал рифами и подводными скалами. Это было на руку Флакки, так как японские сторожевые корабли едва ли отважились бы преследовать подводную лодку в ночное время в столь опасном районе. Кроме того, преследование «Барб» сильно затруднили бы бесчисленные джонки, занимавшиеся рыбной ловлей. Учтя все эти обстоятельства, Флакки решил, что беспрепятственный выход из опасной зоны после атаки ему обеспечен. А в остальном он будет полагаться на свой радиолокатор и эхолот. «Барб» на 19 миль углубилась в мелководный район, ограниченный 36-метровой изобатой. Чтобы достичь глубоководных мест, ей требовалось не меньше часа хода на полной скорости. Поэтому следовало воспользоваться всеми препятствиями, которые можно было поставить на пути преследователей. Молниеносный беспощадный удар и выход из боя на предельной скорости — вот в чем заключался залог успеха.

Взвесив все за и против, Флакки пришел к выводу, что шансы были 10:1 в его пользу. Он приказал экипажу занять места по боевому расписанию, оставил помощника на мостике, а сам спустился в боевую рубку и начал сближение. По традиции командир корабля любого класса должен находиться во время боя на мостике. Когда Флакки, описывая эту ночную атаку «Барб» в надводном положении, упомянул, что руководил ею из боевой рубки, я спросил о причине, заставившей его отказаться от установившейся практики.

— Когда я нахожусь на мостике, — ответил он, — суда в темноте кажутся мне совсем близкими, и это выводит меня из равновесия. Напротив, если я остаюсь в боевой рубке, где о дистанции до цели и пеленге на нее можно судить лишь по показаниям радиолокатора, я не дам залпа до тех пор, пока не подойду на нужное расстояние.

В то время как «Барб» медленно выходила на позицию торпедной стрельбы, Флакки записывал в вахтенном журнале: «Серьезно подумываю отдать приказ команде надеть спасательные пояса, но атмосфера на лодке и без того напряжена до предела. Люди возбуждены, как никогда. После доклада гидроакустика: «Глубина 11 метров!» — в центральном посту наступила такая тишина, что, упади какой-нибудь болтик, шум, произведенный им, был бы принят за взрыв глубинной бомбы. Решил отказаться от своего намерения в отношении спасательных поясов. Это окончательно вывело бы из равновесия людей, сердца которых и без того замирали от волнения».

Вот как Флакки описывает атаку:

> «Дистанция до цели около 20 кабельтовых. Все торпедные аппараты приготовлены для стрельбы. Суда стоят на якорях в трех колоннах, расстояние между которыми составляет примерно 450 метров. За ними дальше к берегу находится еще несколько судов. Все они перекрывают друг друга, образуя как бы одну цель длиной в 3500 метров. Промахнуться просто невозможно. Даже выпущенная наугад торпеда не пройдет мимо. Оператор радиолокатора насчитал 12 судов по одному пеленгу. Перед нами находится по крайней мере 30 судов. Основная задача — не послать слишком много торпед в одно судно. Для начала в качестве цели выбрал большой транспорт, который находится слева от центра ближайшей колонны. Выстрелил из 1, 2, 3 и 4-го торпедных аппаратов. Дистанция до цели 2900 метров.
>
> Подал команды: «Право руля. Средний ход». Глубина 9 метров. Перенес огонь вправо — на головные суда ближайшей колонны. Выстрелил торпеды из 7, 8, 9 и 10-го торпедных аппаратов. Дистанция — 2718 метров».

Результаты атаки:

> «Главная цель атаки — большой транспорт в первой колонне — поражен второй и третьей торпедами. Он заметно осел и, несомненно, затонул. Первая торпеда попала в какое-то судно второй колонны. Судно повреждено. Крупное грузовое судно в третьей колонне поразила четвертая торпеда; через некоторое время оно загорелось. Вероятно, затонуло. Шестая торпеда взорвалась среди судов первой колонны и, по-видимому, поразила нашу главную цель или соседнее судно. Большое грузовое судно в первой колонне справа от главной цели атаки поразила восьмая торпеда. Судно повреждено. Во второй колонне пятая торпеда поразила судно, класс которого установить не удалось. Судно затонуло. Большой транспорт в третьей колонне поразила седьмая торпеда. Транспорт затонул».

На японских судах начались пожары, и над ними нависла густая пелена дыма. Продолжать наблюдение было бесполезно, и Флакки начал отход. «Барб» шла на предельной скорости, лавируя между рыболовными суденышками. Японцы опомнились

и открыли беспорядочную стрельбу, от которой пострадали безобидные джонки. Тем временем подводная лодка достигла 36-метровой изобаты. Опасность осталась позади.

По данным объединенного комитета по учету потерь, Флакки потопил в ту ночь одно судно, а не несколько, как мы предполагали. Но безусловно одно: это была превосходная атака, великолепная по своему замыслу, выполнению и смелости. Как сообщило китайское радио, в районе Намкуана произошел большой морской бой.

Следующие несколько месяцев пролетели с поразительной быстротой. На острове Гуам каждый чувствовал, что он находится ближе к театру военных действий и, следовательно, приносит большую пользу. Первое время мы занимались размещением личного состава и отделов штаба. Много хлопот доставляла нам связь. С плавбазы «Холланд», стоявшей на якоре в глубине восточной части бухты Апра, по дну до ближайшей точки на берегу был протянут кабель телефонно-телеграфной связи. На берегу до соединения с главной линией связи кабель проходил неглубоко под землей. Мне кажется, не было недели, чтобы какой-нибудь танко-десантный транспорт, становясь на якорь, не разрывал нам кабель или какой-нибудь страшного вида бульдозер, разравнивая на берегу землю, не делал того же самого.

Мы немедленно установили связь с генерал-майором Лемеем, командиром 21-го бомбардировочного командования, дислоцировавшегося на острове Гуам. Это командование недавно перебазировалось сюда из Чунцина, и генерал был хорошо знаком с деятельностью спасательной службы, так как наши подводные лодки занимались спасением сбитых летчиков во время первого удара его бомбардировщиков по острову Кюсю в июне 1944 года.

В этот период спасательная служба отнимала у нас значительную часть времени и сил. Нам часто приходилось посылать подводные лодки в районы действий нашей авианосной авиации. Начиная с ноября 1944 года, подобными просьбами нас стали осаждать и представители армейской авиации. Когда мы прибыли на Гуам, представители 21-го бомбардировочного командования явились ко мне и попросили направить подводные лодки для несения спасательной службы в полосе действий бомбардировщиков В-29 во время их первого удара по Японии с Марианских островов. Мы направили четыре подводные лодки для несения спасательной службы у побережья Японии и на маршруте возвращения бомбардировщиков В-29 на базу. С этого времени не менее четырех наших подводных лодок выполняли эту задачу в составе группы, которую мы в шутку прозвали «лигой спасения».

Сразу же после создания «лиги спасения» я навестил генерала Лемея, чтобы договориться о проведении совещания между офицерами наших штабов, на котором следовало обсудить вопрос о связи между подводными лодками и бомбардировщиками В-29. Даже наши гидросамолеты морской авиации, также занимавшиеся спасательной службой, испытывали большие затруднения при установлении связи с подводными лодками, так как их радио и радиотелефоны работали на разной частоте. Кроме того, требовалось установить на подводных лодках радиооборудование для привода поврежденных самолетов.

Утверждение, что «лига спасения» с самого начала действовала успешно, было бы неверным. На первых порах мы испытывали ту же трудность, с которой наши подводники встречались и раньше, когда им приходилось иметь дело с бомбардировщиками берегового базирования. Мы никак не могли приучить летчиков армейской авиации к мысли о возможности спасения с помощью подводной лодки. Для этих летчиков подводные лодки были доселе неизвестным и сомнительным средством спасения. Кроме того, оказавшись на борту подводной лодки, летчики зачастую не могли чувствовать себя в безопасности. Иногда подводная лодка подбирала авиаторов в самом начале патрулирования, и им приходилось отправляться на борту корабля-спасителя в район патрулирования, где их подстерегали бесчисленные опасности.

Морскому летчику младшему лейтенанту Хиту пришлось пережить немало тревожных минут на подводной лодке «Рей», что может случиться с каждым, кто будет подобран подводной лодкой, которая ведет обычное боевое патрулирование, а не несет спасательную службу. 21 сентября 1944 года самолет Хита получил повреждения во время атаки кораблей противника в Манильской бухте. Он пытался довести самолет до подводной лодки спасательной службы, находившейся в районе бухты Субик, но не смог этого сделать и упал в море неподалеку от Кавите. С помощью рыбаков он добрался до берега, где филиппинские партизаны помогли ему пересечь с севера на юг остров Лусон и добраться до острова Миндоро. Там его я нашла «Рей».

Хит так описывает свои приключения: «Однажды вечером, после наступления темноты, мы прибыли в назначенное место для встречи с подводной лодкой «Рей». Когда «Рей» всплыла, мы приблизились к ней, и я поднялся на борт. Теперь я считал, что нахожусь вне опасности, но через некоторое время начал сильно сомневаться в этом. Мне довелось испытать атаки с воздуха, бомбардировку нашей подводной лодки глубинными бомбами. Так я прожил на борту «Рей» 34 дня, которые сделали из меня

настоящего подводника».

5 февраля капитан 2 ранга Воуг и я вылетели на острова Улити, чтобы обсудить с адмиралом Спрюэнсом план действий против японских дозорных сил, которые он предлагал осуществить в связи с мощным ударом по Токио силами его авианосной авиации, намеченным на 16 февраля. В тот же день мы вернулись к себе в штаб. Согласно плану мы должны были послать впереди кораблей 5-го флота подводные лодки «Стёрлет», «Помфрет», «Пайпер», «Трепанг» и «Бауфин», вооруженные новыми секретными торпедами. Командиром стаи был назначен капитан 3 ранга Макмагон. Мы рассчитывали, что подводные лодки уничтожат дозорные корабли противника прежде, чем те смогут донести об атаке, если атака будет произведена новыми торпедами из подводного положения. В случае успеха этого удара 5-й флот мог достичь тактической внезапности.

Мы учли опыт «волчьей стаи» Клакринга, которая, как помнит читатель, начав действия по уничтожению дозорных кораблей противника, не выполнила своей задачи, и решили направить подводные лодки «Сеннет», «Хэддок» и «Лагарто» под общим командованием капитана 3 ранга Латта в район миль на 200 западнее района действий стаи Макмагона для нанесения отвлекающего удара. Подводные лодки Латта должны были атаковать дозорные корабли противника артиллерией в надводном положении. Этот удар должен был предшествовать наступлению на остров Иводзима, намеченному на 19 февраля. Остров Иводзима, а также острова Титидзима и Хахадзима из группы островов Бонин с начала декабря подвергались таким настойчивым ударам нашей авиации и надводных кораблей, что мы были вынуждены вывести подводные лодки из этого района, и теперь они лишь изредка появлялись южнее острова Софуган. Подводные лодки Макмагона и Латта были сосредоточены в базе на острове Сайпан и готовы выйти к назначенным позициям. Примерно 7 февраля Воуг и я вылетели на остров Сайпан для инструктирования командиров подводных лодок перед предстоящей операцией.

Вскоре 5-й флот оставил якорную стоянку и двинулся широким обходным путем в воды к востоку от Марианских островов, чтобы ввести в заблуждение разведывательные самолеты и дозорные подводные лодки противника. Нам удалось достичь тактической внезапности в основном благодаря плохой погоде, которая не позволила японским самолетам подняться в воздух. Позже адмирал Спрюэнс рассказывал мне, что когда самолеты 58-го оперативного соединения появились над Токио, они застали японских солдат за утренними занятиями на учебных

плацах.

Ни подводные лодки Макмагона, ни корабли 5-го флота не обнаружили дозорных кораблей противника. Однако стая Латта, находившаяся к западу, имела несколько жарких артиллерийских перестрелок, которые наверняка привлекли внимание всех японских сил, находившихся в этом районе. Каждая из этих подводных лодок была специально вооружена двумя 127-мм и двумя 40-мм орудиями. На лодках были установлены усовершенствованные радиотелефоны, а 127-мм орудия имели комплект снарядов с радиовзрывателями.

Стая Латта начала прочесывание назначенного района на рассвете 11 февраля. Однако море было пустынным. Исчезли даже сторожевые корабли противника. Наконец с какого-то бомбардировщика B-29, который случайно оказался поблизости, поступило донесение о появлении двух небольших кораблей. Командир стаи решил атаковать в дневное время и по радиотелефону информировал об этом командиров подводных лодок. Бой с японскими кораблями завязала «Хэддок». За ней в бой вступили «Лагарто» и «Сеннет». После горячей артиллерийской дуэли оба корабля противника были потоплены. Снаряды с радиовзрывателями наносили большой урон орудийным расчетам японцев. Вечером того же дня «Хэддок» обнаружила еще два дозорных корабля, но у нее уже кончились снаряды, а выпущенная торпеда прошла мимо цели. В результате оба ошеломленных японца быстро отошли.

В этот период нас сильно занимали две проблемы. Первая — создание на Гуаме центра по боевой подготовке личного состава, где подводники могли бы обучаться стрельбе из 127-, 40- и 20-мм орудий. Мы имели такой полигон в районе Пирл-Харбора и значительно повысили меткость стрельбы орудийных расчетов. На острове Гуам мы должны были добиться еще лучших результатов.

Другая проблема заключалась в постройке центра отдыха, где рядовые и сержанты наших плавучих баз и команды ремонтников, которые не имели возможности отдыхать в «лагере Дили», могли бы купаться, играть в бейсбол, загорать на берегу и получить бутылку пива. Кроме того, нужно было позаботиться об отдыхе тысяч людей с бесчисленных судов и кораблей, которые переполняли гавань на острове Гуам. Два лагеря отдыха уже сооружались, но постройка бань и других подсобных помещений велась слишком медленно. Одна из наших плавучих баз по обслуживанию подводных лодок с достойной похвалы инициативой и предприимчивостью построила удобный и недорого обошедшийся коттедж для отдыха своих людей, как

вдруг начальник островного командования Марианских островов издал приказ, запрещавший воинским подразделениям и кораблям строить свои клубы, и реквизировал в общее пользование это образцовое и почитаемое нами учреждение. Разумеется, приказ вызвал у нас большое негодование, и я попытался добиться более справедливого решения вопроса, так как считал, что следует не сковывать, а наоборот, поощрять такую инициативу у личного состава подводных лодок и других кораблей. В конце концов мы проиграли «битву», но она наглядно показала отсутствие заинтересованности в этом нужном деле у тех людей, которые занимались этими вопросами, и помогла скорейшему разрешению проблемы в целом.

13 февраля в «лагере Дили» произошел трагический случай. Семь матросов из экипажа подводной лодки «Си Фокс» вместе с туземцем-полицейским попали в засаду на дороге в джунглях, в одной миле от лагеря. Шесть человек было убито. Двое были ранены, и им удалось ползком добраться до лагеря.

Мы знали, что в окружающих лагерь джунглях скрывалось много японских солдат. Как раз за несколько дней до этого неприятного происшествия морские пехотинцы произвели в лесу облаву, во время которой было убито 47 и захвачено в плен 8 японцев. Военнослужащим было приказано не появляться в джунглях, но эти парни каким-то образом познакомились с полицейским из местных жителей, который и отправился в лес вместе с ними. Два уцелевших матроса рассказывали, что около 30 японцев открыли по ним огонь из засады, и все они были ранены буквально после первого залпа.

После возвращения раненых немедленно была выделена и послана к месту происшествия вооруженная группа, которая доставила в лагерь убитых. Ожоги вокруг ран погибших моряков указывали на то, что они были расстреляны в упор в то время, когда, уже раненные, лежали на земле. Горло туземца было перерезано. Обувь и часть одежды моряков исчезли. В лагере все горели желанием вооружить и послать в джунгли отряд из 200–300 человек для преследования японцев. Начальник гарнизона острова, конечно, запретил такую экспедицию. Направить на прочесывание джунглей людей, не знакомых с приемами лесного боя, — значит обречь их на верную гибель. Вместо этого мы усилили сторожевые посты, увеличили количество часовых вокруг лагеря и повысили требования к своим подчиненным.

От контр-адмирала Файфа пришло известие о появлении японского соединения в составе двух линейных кораблей, тяжелого крейсера и эскадренного миноносца, которое вышло из Сингапура и следовало в северном направлении, направляясь,

очевидно, в Японию. Соединение, по-видимому, уже прошло линию дозорных кораблей Файфа, а плохая погода не позволила прибегнуть к помощи самолетов, чтобы отыскать его. Дик Воуг и я поспешно направили 11 подводных лодок в те районы у китайского побережья, где могли пройти японские корабли. Но противник оказался хитрее нас: соединение на время укрылось в районе островов Садл, а затем, пользуясь исхоженными морскими путями, целым и невредимым добралось до Японии.

В течение нескольких дней мы не могли смотреть в глаза друг другу, и только донесение командира подводной лодки «Бэтфиш» капитана 3 ранга Файфа помогло нам избавиться от этого чувства неловкости. Его целям не удалось улизнуть. «Бэтфиш» была одной из трех подводных лодок, которые действовали на линии между портом Апарри на северной оконечности острова Лусон и портом Такао (Гаосюн) в юго-западной части острова Формоза. Войска генерала Макартура настойчиво теснили японцев в горные районы северной части острова Лусон. Японские войска были полностью блокированы с моря и воздуха, но у нас были основания подозревать, что под прикрытием ночи они подбрасывают подкрепления или занимаются эвакуацией летчиков и другого личного состава, которому уже нечего было делать на острове. На островах Гуадалканал и Лейте нам пришлось столкнуться с подобной хитростью, и теперь мы хотели быть готовыми к такой возможности. «Бэтфиш» находилась ближе остальных подводных лодок к Апарри, и 9 февраля приемник ее поисковой радиолокационной станции зафиксировал работу чужой радиолокационной установки, находившейся дальше к северу. Мощность излучаемых сигналов и характерная частота убедили Файфа, что перед ним корабль противника. Подводная лодка пошла на сближение. Наконец на «Бэтфиш» заметили темный силуэт японской подводной лодки.

Файф подошел к противнику на дистанцию девять кабельтовых и выпустил четыре торпеды, однако все они прошли мимо цели. «Бэтфиш» изменила курс, чтобы перезарядить торпедные аппараты, установить причину промаха и внести поправки в данные для стрельбы. Ночь была темная, видимость плохая, и луна не показывалась. Через несколько минут Файф вновь приблизился к японской подводной лодке, которая продолжала безмятежно двигаться прежним курсом. Одна из трех торпед нового залпа быстро отправила ее на дно.

Следующей ночью в нескольких милях к северу от того места, где он уничтожил подводную лодку, Файф снова обнаружил работу японского радиолокатора и пошел на сближение с целью.

Подойдя к противнику на дистанцию в шесть кабельтовых, Файф убедился, что перед ним еще одна подводная лодка. Он уже готов был дать залп, как цель погрузилась. По-видимому, что-то насторожило противника. Чувствуя, что атака сорвалась, Файф изменил курс, чтобы избежать контратаки.

То ли японцы обнаружили «Бэтфиш», то ли произвели обычное погружение — мы никогда не узнаем этого. Через полчаса гидроакустик доложил:

— Командир, я слышу, как кто-то продувает балластные цистерны.

Через несколько мгновений снова была отмечена работа радиолокационной установки противника. «Бэтфиш» немедленно погрузилась, пошла на сближение и с дистанции 800 метров выстрелила четырьмя торпедами из носовых аппаратов. Первая торпеда поразила цель и буквально разорвала подводную лодку на части. Следующие две попали в обломки и тоже взорвались.

В 02.30 примерно в том же районе «Бэтфиш» вновь обнаружила уже знакомые ей сигналы вражеского радиолокатора. Однако на этот раз все оказалось сложнее. По непонятным причинам японец погрузился, когда «Бэтфиш» находилась еще на дистанции 34 кабельтовых. Однако Файф не растерялся. Учтя курс подводной лодки до погружения и ее подводную скорость, он продолжал сближение. Через полчаса его терпение было вознаграждено. Оператор «Бэтфиш» вновь обнаружил работу радиолокатора. Файф погрузился и вышел в точку залпа. Одной торпеды оказалось достаточно, чтобы отправить на дно ничего не подозревавшую подводную лодку. «Бэтфиш» всплыла, чтобы подобрать оставшихся в живых японцев. Но на поверхности никого не было. Многочисленные обломки — вот все, что осталось от лодки.

Таким образом, за 76 часов «Бэтфиш» отправила на дно подводные лодки «I-141», «RO-112» и «RO-113», а вместе с ними и большое количество техники, в которой японцы так сильно нуждались.

В феврале мы потеряли «Барбел», которая входила в состав подводных сил 7-го флота. Вместе с другими подводными лодками она вела боевое патрулирование в районе западных подходов к проливу Балабак.

3 февраля «Барбел» информировала подводные лодки «Тьюна», «Блэкфин» и «Гэбилан» о том, что была трижды атакована самолетами противника, которые сбросили глубинные бомбы. Это донесение оказалось последним. 6 февраля «Тьюна» сообщила, что в течение 48 часов не могла установить связь с «Барбел» и что она должна встретиться с нею 7 февраля к западу

от порта Джесселтон на острове Борнео. Встреча не состоялась.

В японских источниках указывается, что 4 февраля к северу от Джесселтона их самолет атаковал подводную лодку и сбросил на нее две бомбы, одна из которых взорвалась в районе мостика. «Барбел» погибла, по-видимому, в результате этой атаки. По данным объединенного комитета по учету потерь, на ее боевом счету числится шесть судов противника общим тоннажем 15263 тонны. Кроме того, она, предположительно, повредила еще четыре судна. «Барбел» погибла во время четвертого боевого похода.

Перед самой высадкой на остров Иводзима на Гуам прибыл военно-морской министр Форрестол. Было заметно, что чувствовал он себя несколько напряженно, но держался в общем с достоинством, подобающим его положению. Я встретился с ним на обеде в штабе адмирала Нимица, где он довольно долго объяснял мне порядок информирования гражданского населения страны о ходе военных действий. В ответ я вкратце рассказал ему о недавних подвигах подводных лодок «Барб» и «Бэтфиш» и постарался объяснить, что при разумной подготовке материала к печати о действиях «Барб» можно было бы рассказать и без разглашения военной тайны. И, наоборот, об уничтожении подводной лодкой «Бэтфиш» трех подводных лодок противника писать не следовало, так как это привело бы к разглашению ряда секретных сведений. Война подходила к концу, и мне хотелось, чтобы в открытой печати было опубликовано возможно большее количество материалов о действиях наших подводных лодок. По моему убеждению, подводники должны были получить больше признания, ибо, если судить по сообщениям прессы, складывалось впечатление, будто война выиграна одними летчиками.

В то время в боевых действиях на Тихом океане принимали участие все основные виды сил, и я считал, что ни один из них не должен выставлять себя в качестве «победителя в войне». Ведь подобная недостойная драка за титул победителя уже имела место в конце Первой Мировой войны, и теперь нам следовало разумно подходить к решению этого вопроса.

Количество судов, потопленных в феврале, было крайне невелико. 19 подводных лодок потопили 11 торговых судов общим тоннажем 54761 тонна и 14 военных кораблей общим водоизмещением 11397 тонн. Следует отметить, что среди потопленных судов и кораблей были 4 танкера, 5 фрегатов, эскадренный миноносец и 4 подводные лодки. Наибольшего успеха добилась подводная лодка «Гиавина», потопившая у берегов Индокитая грузовое судно и танкер общим тоннажем

15565 тонн.

В конце февраля случилось довольно необычное происшествие. Подводные лодки «Хоу» и «Флаундер», следовавшие в подводном положении, столкнулись друг с другом. Это произошло у побережья Индокитая. Подводные лодки действовали в соседних районах, и из-за ошибки в учете течений одна лодка оказалась в районе, отведенном для другой. В то время как «Хоу» шла на глубине 18 метров курсом на север, «Флаундер» шла на глубине около 20 метров курсом на восток. Неожиданно на «Хоу» почувствовали легкий глухой удар о корпус, и лодку подбросило вверх, «Флаундер» же от полученного толчка начала погружаться. «Хоу» прошла над нею несколько впереди тумбы перископов и причинила незначительные повреждения. Насколько мы знаем, это подводное столкновение было первым и единственным за время войны.

Глава 17

Март 1945 года прошел в подготовке подводных лодок, оборудованных частотно-модуляционными гидролокаторами, к одной из крупнейших операций подводных сил на Тихом океане — прорыву в Японское море через минный барьер Корейского пролива.

2 марта я вылетел на остров Сайпан для инструктирования командира подводной лодки «Групер», уходившей на боевое задание, и остался там, чтобы принять участие в учениях подводной лодки «Танни», которой командовал капитан 3 ранга Джордж Пирс. К западу от бухты Танапаг были выставлены три учебные мины, которые «Танни» должна была обнаружить с помощью гидролокатора. Большие глубины не позволяли использовать якорные мины. Задача была решена с помощью тральщика, который поставил три буя с закрепленными под ними на углублении 12 метров учебными минами. Затем подводная лодка несколько раз прошла под ними.

Первый день испытаний разочаровал нас. Прибор вел себя чрезвычайно капризно. Правда, иногда нам удавалось уловить отраженный от мин сигнал, но чаще всего гидролокатор безмолвствовал. Даже участвовавший в испытаниях представитель военно-морской научно-исследовательской лаборатории в Сан-Диего профессор Малькольм Гендерсон был обескуражен. Мы уже заготовили пакет с секретным приказом для командира «Танни», которому предписывалось пройти через определенный район, где, по нашим предположениям, были поставлены два ряда мин. Пакет надлежало вскрыть после выхода лодки из базы. Теперь похоже было на то, что лодка никогда не сможет выполнить такую задачу, и я решил уничтожить этот приказ.

Профессор Гендерсон после возвращения в базу большую часть ночи просидел с установкой, и на следующий день она действовала уже намного лучше. Работа этой установки, как и большинства электрических приборов, зависела от регулировки конденсаторов, реле и других деталей, хорошо знакомых инженерам-электрикам, а Малькольм Гендерсон и его помощники умели с ними обращаться. Возвратившись с учений, я послал донесение главнокомандующему Нимицу. В нем я сообщал, что испытания гидролокационной установки закончились удовлетворительно, и просил разрешить мне лично участвовать в непродолжительном походе «Танни» в Восточно-Китайское море, куда она направлялась с целью опробовать гидролокатор на

минном заграждении противника. Через 10–12 дней я обещал прибыть обратно. В полночь дежурный офицер вручил мне телеграмму следующего содержания: «Сожалею, что должен ответить отрицательно». Меня расстроил такой ответ. Я хотел морально поддержать личный состав при нашем первом боевом использовании гидролокатора и, кроме того, быть на борту первой американской подводной лодки, которой предстояло форсировать минное заграждение противника. Жаль, что ответ послал не сам адмирал Нимиц, который внезапно выехал в Вашингтон. Я уверен, что он понял бы меня и удовлетворил бы мою просьбу.

На следующее утро я вновь вышел на «Танни» на испытания гидролокатора, а в полдень попрощался с Пирсом и его командой. Установка работала отлично, но кто будет нести ответственность, если «Танни» не возвратится обратно?

Мне сообщили, что командующий подводными силами английского флота контр-адмирал Кризи, его начальник штаба капитан 2 ранга Филлипс и адъютант командующего капитан-лейтенант Вингфилд, инспектировавшие британские базы подводных лодок, собираются прибыть на Гуам, чтобы побеседовать со мной и нанести визит адмиралу Нимицу. Я очень обрадовался этой новости, так как знал Кризи еще по встречам в Лондоне. В то время он был начальником противолодочной службы. Кризи не был подводником, поэтому его назначение на должность командующего британскими подводными силами было несколько неожиданным. Но я знал, что ему потребуется немного времени, чтобы освоиться.

Делегации английских подводников мы показали все, что имели, и рассказали в общих чертах о планах на будущее. Мы рассчитывали, что англичане помогут нам в нашей работе над созданием эффективного обнаружителя мин, так как они уже имели установку типа «асдик» (как они называли свой гидроакустический прибор), которую британские подводные лодки использовали для обнаружения итальянских минных полей перед высадкой наших сил на остров Сицилия. Об этом приборе я узнал еще от контр-адмирала Джимми Холла, командовавшего одним из соединений на Средиземном море. Однако при ближайшем знакомстве с «асдиком» я убедился, что он уступает нашему частотно-модуляционному гидролокатору. Во-первых, работа английского прибора легко могла быть подслушана противником, и во-вторых, обнаруженный предмет фиксировался только импульсом, появлявшимся на экране прибора, причем импульсы, скажем, от корабля или от какого-нибудь плавающего бревна были совершенно одинаковыми. При обнаружении же

мины с помощью нашего гидролокатора мы точно знали источник импульса.

В тот период во Фримантле в течение нескольких месяцев находились дивизион британских подводных лодок и их плавбаза «Мейдстоун», приданные силам контр-адмирала Файфа. В апреле этот дивизион вместе с силами Файфа должен был перейти на новое место базирования в бухте Субик, Дивизион английских карликовых подводных лодок типа «ХЕ» на борту плавучей базы «Бонавенчер» направлялся в это время из Пирл-Харбора на запад. Английские подводные лодки соответствующего типа были меньше наших, поэтому их автономность уступала автономности наших лодок, да и условия обитаемости на них были хуже.

Визит контр-адмирала Кризи и его офицеров прошел в доброжелательной и товарищеской атмосфере. 13 марта англичане вылетели в Пирл-Харбор.

Во второй половине того же дня я вышел в район испытаний гидролокационной аппаратуры на подводной лодке «Спейдфиш», командиром которой был капитан 3 ранга Гермерсхаузен. Я испытывал гидролокатор этой лодки еще в то время, когда ею командовал Андервуд, но мне хотелось еще раз убедиться в том, что прибор действует исправно. Повторилась почти та же история, что и с «Танни». 14 и 15 марта мы проклинали гидролокатор, без конца занимаясь его регулировкой. Однако 16 марта, когда волнение на море усилилось, а условия для работы гидролокатора соответственно ухудшились, он стал давать отчетливые выбросы от мин, находившихся на большом расстоянии.

После окончания испытаний на «Спейдфиш» профессор Гендерсон и я немедленно перешли на подводную лодку «Тиноса» капитана 3 ранга Латама и 17 марта поработали на ней. Гидролокатор здесь был отрегулирован гораздо лучше, и к 12.35 того же дня мы подготовили лодку к боевому походу.

В разгар испытаний гидролокационной аппаратуры поступило донесение от «Танни». Джордж Пирс сообщал, что успешно проник в назначенный район и обнаружил 222 мины. Да, сообщение было действительно приятной новостью. Позже, когда «Танни» возвратилась в базу, изучение карты с нанесенными на ней минами навело нас на мысль, что многие из обнаруженных «Танни» мин вовсе не мины, а скорее нефтяные бочки — груз какого-нибудь потопленного транспорта, лежащего на дне Восточно-Китайского моря. Тем не менее расположение рядов мин было установлено совершенно точно, и после взятия Окинавы тральщики вытралили в этом районе не одну сотню мин.

Командир «Танни» Пирс ликовал оттого, что ему удалось определить расположение рядов мин и пройти через минное поле, на котором погибла по меньшей мере одна наша подводная лодка. Адмирал Нимиц послал ему поздравление. Я немедленно добился приказа на командирование Пирса в акустическую лабораторию в Сан-Диего для того, чтобы он рассказал там о своем успехе и постарался ускорить поставку гидролокационной аппаратуры в наш адрес.

Программа тренировок по обнаружению мин разрасталась день ото дня. Чтобы избавиться от бесконечных поездок на Сайпан и не отлучаться надолго из моего штаба, я решил проводить испытания гидролокационных установок в районе острова Гуам. Примерно в 10 милях от входа в бухту Апра мы поставили учебное минное заграждение и 27 марта вышли к нему на подводной лодке «Кревалле» капитана 3 ранга Стэйни Стейнмеца.

«Кревалле» уже совершала плавания под учебным минным полем юго-восточнее Пирл-Харбора. В этот раз гидрологический режим был идеальным, так как глубина моря в районе испытания составляла около 3000 метров, а температура воды оставалась неизменной. Тем не менее гидролокатор очень плохо реагировал на мины. Для того чтобы отработать методы преодоления противолодочных многоярусных минных заграждений, мы много раз проходили заграждение на глубине 30 и 45 метров, но без особого успеха. Иногда нам удавалось получить на экране отчетливый световой выброс, однако, судя по быстрому перемещению обнаруженного объекта и характеру эхосигнала в репродукторе, его источником являлись, по-видимому, косяки рыб или киты.

После утомительного дня мы возвратились в базу до некоторой степени подавленными. При испытаниях гидролокатора подобное явление было обычным: в один день мы могли впасть в полное уныние, зато на другой — ликовать.

Примерно в это время в мой штаб на должность заместителя начальника оперативного отдела был назначен капитан 3 ранга Барни Зиглафф, в прошлом командир подводной лодки «Тотог», а затем «Тенч». Чтобы снять с меня часть нагрузки и улучшить организацию дела, мы поручили ему подготовку подводников к использованию гидролокатора. Выбор оказался удачным, и скоро у Барни закипела работа. Каждый раз, когда у нас скапливалась большая группа лодок, гидролокаторы которых необходимо было подвергнуть испытаниям, из Сан-Диего приезжал профессор Гендерсон. Два же его помощника работали у нас постоянно. Вера в гидролокатор росла, и боязнь потерять подводные лодки,

оборудованные ими, становилась все меньше.

Прохождение под минным заграждением — дело не новое. В Первую Мировую войну английские подводные лодки проделывали это много раз, в особенности когда им приходилось проникать в пролив Дарданеллы. Но они проходили под минами вслепую, и экипажам лодок часто приходилось слышать скрежет минрепов о корпус лодки. Мы же стремились к тому, чтобы наши подводники могли видеть мины и своевременно уклоняться от их минрепов. Для большей безопасности мы установили вокруг носовых и кормовых горизонтальных рулей, а также вокруг винтов специальные тросовые отводы. Вначале эти отводы, изготовленные из стального троса, не удовлетворяли нас. Во время шторма они часто рвались. 26 марта на подводной лодке «Сихорс» один из этих отводов оборвался и намотался на носовые горизонтальные рули. Рули вышли из строя, и чтобы ввести их в действие, потребовалось проделать довольно рискованную работу в штормовых условиях.

В марте нескольким нашим подводным лодкам едва удалось избежать гибели. 18 марта подводная лодка «Рок» шла через Яванское море на запад, направляясь к проливу Каримата. Командир лодки, спавший в боевой рубке, неожиданно был разбужен сильным дребезжащим звуком, доносившимся из кормовой части лодки. В этот же момент из кормового торпедного отсека сообщили, что о корпус ударился какой-то тяжелый предмет. За глухим ударом последовало жужжание, напоминающее шум винтов торпеды. Позже, когда подводная лодка была поставлена в сухой док, было установлено, что в ее корпус ударилась торпеда, которая не взорвалась.

О совершенно необычайном случае спасения подводной лодки сообщил командир «Девилфиш» капитан-лейтенант Манн. Западнее острова Иводзима во время перехода лодки на назначенную позицию у берегов собственно Японии вахтенный офицер заметил на расстоянии пяти миль японский самолет, пикировавший на подводную лодку из облаков. «Девилфиш» немедленно пошла на погружение. Она уже проходила глубину 15 метров, когда получила удар, как от близкого взрыва глубинной бомбы. Через сальник мачты радиолокатора и ввод антенны поискового приемника начала поступать вода. Экипажу лодки пришлось пережить несколько жутких минут, пока не выяснилось, что помпы в состоянии обеспечить откачку воды. Оба перископа и радиолокатор были выведены из строя, поэтому Манн всплыл только с наступлением темноты. На мостике он обнаружил обломки с названием самолета, после чего стало ясно, что на лодку спикировал японский самолет со смертником.

Удивительно, что подводной лодке удалось уцелеть.

17 марта у китайского побережья не повезло подводной лодке «Спот». Накануне ночью в поисках целей подводная лодка приблизилась к берегу и, произведя несколько атак, израсходовала все торпеды. На рассвете, выбираясь в воды с большими глубинами, командир лодки Пост обнаружил, что его преследует какой-то дозорный корабль. Посту нужно было передать на Сайпан заявку на комплект торпед, и кроме того, он не хотел погружаться в прибрежном мелководном районе, где шансы уцелеть в случае атаки глубинными бомбами практически равнялись нулю. Поэтому он решил идти по-прежнему в надводном положении и огнем 127-мм орудия, установленного на корме, не подпускать противника близко к себе.

Японский корабль, оказавшийся минным заградителем, первым открыл огонь. Пост ответил ему сначала из 40-мм, а потом из 127-мм орудия. После первого же выстрела расчет 127-мм орудия был сбит с ног налетевшей волной. Однако матросы сумели вновь занять свои места и продолжали стрельбу. После нескольких залпов удалось вывести из строя носовое орудие противника.

Следующая волна вновь отбросила артиллеристов от орудия. Командир приказал расчету спуститься вниз и продолжал вести огонь из кормового 40-мм орудия до тех пор, пока волна не захлестнула платформу и не заклинило замок.

Дистанция до противника уменьшилась до 10 кабельтовых, а передача срочной радиограммы все еще не была закончена. Тогда Билл отвернул немного вправо, чтобы вести огонь из носового 40-мм орудия. Это было довольно рискованно. Снаряды сыпались на японцев дождем, но расстояние по-прежнему сокращалось с огромной быстротой. Минный заградитель, очевидно, имел намерение таранить подводную лодку. Наводчик 40-мм орудия получил тяжелое ранение в ногу. После этого расчет был убран вниз. Теперь дистанция не превышала 300 метров. Пулеметный свинец горохом барабанил по надстройке, а Пост все еще держал одну руку на кнопке сигнала срочного погружения, а другую — на кнопке сигнала аварийной тревоги, не нажимая их.

К счастью, в этот критический момент у противника не выдержали нервы, а из радиорубки сообщили, что передача радиограммы закончена. Японский корабль отвернул влево и прошел за кормой лодки всего в каких-нибудь 90 метрах. Командир поблагодарил свою счастливую звезду за попадание в японское носовое орудие крупного калибра и нажал кнопку сигнала погружения.

Для обеспечения взаимодействия между нашими подводными

лодками спасательной службы и самолетами военно-морской и армейской авиации, действовавшими с Окинавы против острова Кюсю, мы ввели капитана 3 ранга Гендерсона в состав штаба контр-адмирала Прайса, размещавшегося на острове Окинава. Гендерсону пришлось столкнуться с большими трудностями. Прайс во всем шел ему навстречу, зато командующий армейской авиацией считал, по-видимому, работу по спасению его летчиков совершенно ненужной. Во всяком случае, экипажи самолетов не инструктировались соответствующим образом, и в результате на подводную лодку спасательной службы, шедшую в надводном положении южнее острова Кюсю, были сброшены бомбы с самолета B-25. К счастью, попаданий не было. Естественно, я пожаловался адмиралу Нимицу, который заявил протест командующему нашими войсками на острове Окинава. Однако протест остался без ответа, а капитан 3 ранга Гендерсон не смог добиться приема у этого деспота воздушных сил. Моим первым желанием было отозвать подводную лодку из назначенного ей района. Однако, подумав, я решил, что этот инцидент не дает мне права лишать помощи летчиков, которые, возможно, не разделяют взглядов своего самодовольного начальника.

Два месяца спустя в подразделение спасательной службы, размещавшееся на острове Иводзима, был направлен капитан 3 ранга Адкинс. Обязанности Адкинса заключались в своевременной передаче подводным лодкам «национальной лиги» («лига спасения» была разделена на «техасскую лигу», действовавшую с острова Окинава, и «национальную лигу», действовавшую с острова Иводзима) различных сведений, необходимых для несения спасательной службы.

Когда генерал-лейтенант Джайлс принял командование армейской авиацией в районе Тихого океана (его штаб размещался на острове Гуам), я немедленно связался с ним, чтобы, наконец, договориться о спасении летчиков. Было проведено несколько совещаний за круглым столом. В них, кроме генерала, меня и офицеров наших штабов, участвовали также командиры подводных лодок спасательной службы. На одном таком совещании присутствовал командир подводной лодки «Тайгроун» капитан 3 ранга Кэсседи, который за один поход спас 31 летчика армейской авиации, побив тем самым все рекорды. На совещаниях было высказано много отличных предложений, направленных на улучшение методов действий и организации связи. Кроме того, эти совещания способствовали созданию атмосферы товарищества между подводниками и летчиками. В «лагерь Дили» были приглашены экипажи самолетов B-29, находившиеся на отдыхе после определенного

количества вылетов. Летчики выходили в море на подводных лодках для тренировочных погружений, подводники летали в качестве пассажиров на бомбардировщиках B-29 во время учебных вылетов. Последнее мероприятие натолкнуло кое-кого из наших сорвиголов на мысль отправиться на бомбардировку Токио. Естественно, я категорически запретил подобные «тренировки», так как они были связаны с ненужным риском для жизни нашего личного состава, которого и без того еле-еле хватало.

Подводники контр-адмирала Файфа также принимали все меры к спасению летчиков, сбитых над морем, однако их возможности в этом отношении были гораздо меньшими.

Подводные силы гордятся тем, что за время Второй Мировой войны 86 подводных лодок спасли 504 человека летного состава военно-воздушных сил армии и флота США, а также британских вооруженных сил. О значении спасательной службы нельзя судить только по количеству спасенных, хотя это, конечно, важный фактор. Гораздо важнее то, что наши усилия в этом направлении оказывали большое влияние на моральное состояние летчиков. Всякому, пусть даже самому храброму человеку, неприятна мысль о полете «в один конец». Мысль о том, что, будучи сбитым, он может подвергнуться пытке, будет убит жестоким противником или окажется живой приманкой для акул, конечно, не приносила летчику утешения. Уверенность же, вселяемая спасательными действиями морской авиации и подводных лодок, несомненно, оказывала большое благотворное влияние на боевой дух личного состава военно-воздушных сил.

Мы получали множество писем с выражением благодарности. Для примера приведем два послания, которые являются типичными для всех остальных. Они показывают отношение различных служб к действиям подводных лодок спасательной службы.

> «От кого: Генерал Макартур
>
> Кому: Подводной лодке «Си Робин» и ее команде Я хочу заявить, что чрезвычайно высоко оцениваю ваши усилия по спасению лейтенанта Ройяла. Присутствие подводных лодок спасательной службы способствует укреплению морального состояния летного состава военно-воздушных сил в районе Дальнего Востока и повышает эффективность наших операций».

> «От кого: Командующий 93-м оперативным соединением и заместитель командующего 20-й воздушной армией

Кому: Всем подводным лодкам

Мужество, дух взаимопомощи и неустанные усилия, проявляемые офицерами и рядовыми подводных лодок спасательной службы, неизмеримо повысили моральное состояние летного состава и содействовали успешным действиям «летающих сверхкрепостей» и истребителей «Мустанг» против Японии. Желаем удачи в наших последующих совместных усилиях».

В течение марта мы потеряли две подводные лодки: «Кит», находившуюся всего во втором боевом походе, и «Триггер», вышедшую на боевое задание в двенадцатый раз. И в том, и в другом случае причина гибели осталась неизвестной.

1 марта «Кит» вышла из базы на острове Гуам для боевого патрулирования в районе островов Нансэй. Кроме того, ей было приказано передавать в штаб метеорологические сводки, необходимые авиаторам, и нести спасательную службу. В ночь на 10 марта «Кит» донесла о потоплении трех грузовых судов средних размеров. В ночь на 14 марта она донесла, что атаковала небольшое судно противника четырьмя торпедами, из которых ни одна не попала в цель, и что на борту остались всего три торпеды. Подводной лодке было приказано оставить район патрулирования и направиться в Пирл-Харбор для пополнения боезапаса и продовольствия. По пути она должна была зайти в базу на атолле Мидуэй для приема топлива. Получение этого приказа командир подводной лодки подтвердил 19 марта. На следующий день из точки, находящейся восточнее островов Нансэй, «Кит» передала метеорологическую сводку. Это сообщение оказалось последним. При нормальной крейсерской скорости лодка должна была прибыть на Мидуэй примерно 31 марта, но прошли все сроки, а она так и не появилась.

Подводная лодка «Триггер» капитана 3 ранга Коннола имела то же задание, что и «Кит», и, покинув Гуам 11 марта, также направилась в район островов Нансэй. После нескольких обычных радиограмм 18 марта «Триггер» донесла о своем первом столкновении с противником. Коннол сообщил, что в течение семи часов следовал за конвоем и, атаковав его, потопил один транспорт и повредил другой. 26 марта «Триггер» было приказано следовать к юго-востоку от острова Кюсю в точку встречи с «волчьей стаей», в которую входили подводные лодки «Сидог» и «Тредфин». Подтверждения о получении этого приказа не последовало, хотя в этот же день «Триггер» передала метеорологическую сводку. Через два дня, когда она уже должна была встретиться с «волчьей стаей», «Сидог» донесла, что не

смогла связаться с «Триггер». После этого сообщения мы много раз пытались вызвать ее по радио, но безуспешно. 28 марта во второй половине дня к югу от острова Кюсю японские корабли и самолеты предприняли двухчасовую атаку глубинными бомбами, взрывы которых слышали на четырех подводных лодках, действовавших в соседних районах. Надо думать, что «Триггер» погибла в результате этой атаки.

По данным объединенного комитета по учету потерь, на боевом счету «Триггер» 18 потопленных судов и кораблей противника общим водоизмещением 86552 тонны. Примерно 22 судна повреждено. Одна из ее жертв — японская плавучая ремонтная мастерская «Одатэ» — была потоплена всего лишь за день до гибели подводной лодки.

В марте мы потопили судов противника немногим больше, чем в феврале. На 18 подводных лодок пришлось 24 торговых судна (в том числе 6 танкеров) общим тоннажем 59755 тонн и 5 военных кораблей (в том числе 2 фрегата) общим водоизмещением 5456 тонн.

Большой вклад внесла подводная лодка «Балао», потопившая в Желтом море транспорт и грузовое судно общим тоннажем 11293 тонны. «Си Робин», входившая в состав подводных сил контр-адмирала Файфа, потопила в Яванском море три транспорта и переоборудованную канонерскую лодку. Кстати сказать, в конце войны много японских военных кораблей было приспособлено для перевозки грузов. Это вызывалось нехваткой транспортов, доставлявших продовольствие и сырье в метрополию с захваченных территорий.

В самом начале апреля произошла ошибка, которая могла привести к серьезным неприятностям. Подводная лодка «Куинфиш» капитана 3 ранга Луглина атаковала и потопила «Ава Мару» — японское судно, имевшее согласно международным соглашениям, к которым присоединились и США, право свободного плавания.

В ранний утренний час 2 апреля, когда дежурный по штабу доложил мне о потоплении «Ава Мару» и о том, что «Куинфиш» спасла с нее только одного человека, я немедленно приказал подводной лодке «Си Фокс», действовавшей в соседнем районе, помочь «Куинфиш» в спасении людей. Меня сильно беспокоили возможные последствия в связи с нарушением нашей стороной соглашения и потоплением судна, которому была предоставлена полная неприкосновенность. Я боялся, что японцы станут репрессировать наших подводников, уже попавших в плен, или тех, которые могут оказаться в плену в будущем.

Потопление «Ава Мару» — ошибка, причиной которой

явились туман и неполадки в организации связи. В последнем частично повинен и я. «Куинфиш» вела патрулирование у китайского побережья в районе северной части Формозского пролива. 1 апреля в 22.00 был установлен радиолокационный контакт с одиночным судном, находившимся на расстоянии 80 кабельтовых. Вот как описывает Луглин последующие события в своем донесении:

«Опыт предыдущих радиолокационных контактов давал основание считать, что обнаруженный нами объект по размерам должен быть эскадренным или эскортным миноносцем.

Основаниями для подобного предположения являлись:

1. Высокая для плавания в условиях тумана скорость — 16–18 узлов.

2. Близость к месту, где за девять часов до этого подводная лодка «Си Фокс» атаковала судно противника.

3. Обнаруженное судно шло вдоль китайского побережья маршрутом, который на данном участке использовался только судами противника.

Исходя из этих соображений, мы и начали сближение. Подводная лодка легла на курс, параллельный курсу противника, с таким расчетом, чтобы иметь траверсное расстояние 900 метров. Когда дистанция сократилась до 18 кабельтовых, я уменьшил скорость лодки до четырех узлов. Затем начал поворот вправо для стрельбы из кормовых аппаратов с тем, чтобы выпустить торпеды в правый борт цели под углом встречи 90 градусов с дистанции 1100 метров. Ночь была темная, луна лишь изредка показывалась сквозь разрывы облаков. Опустился туман. Видимость уменьшилась до 200 метров. Тщательно проверив данные стрельбы, я решил установить торпеды на глубину хода один метр, несмотря на волнение на море.

В 23.00 произвел залп из кормовых аппаратов, руководствуясь данными радиолокатора. Были отмечены четыре попадания. При этом само судно зрительно ни разу не обнаруживалось, хотя вспышки взрывов различались ясно.

В 23.03 увеличил ход и начал поворот на обратный курс. К моменту окончания поворота изображение цели на экране радиолокатора исчезло».

На воде было обнаружено 15 или 20 человек, которые цеплялись за обломки судна. Однако заставить подняться на борт лодки удалось только одного. Позже при допросе пленного выяснилось, что потопленным судном оказалось «Ава Мару».

Начиная с утра следующего дня «Куинфиш» усиленно вела поиски оставшихся в живых и прекратила их только около полудня 3 апреля. Во второй половине дня 2 апреля в поиски

включилась «Си Фокс», но из-за ранения одного из членов экипажа вскоре оставила этот район. Каждая из подводных лодок донесла об обнаружении на воде около 2000 тюков резины и большого количества жестяных банок с неизвестным зернистым веществом. Подводной лодкой «Куинфиш» были подобраны две такие банки и четыре тюка резины. Оставшихся в живых обнаружить не удалось.

Командира «Куинфиш» судил Высший военный суд, который признал его виновным в нерадивом отношении к выполнению приказов, выразившемся в небрежности и неосмотрительности при опознании судна, что привело к потоплению «Ава Мару». Было установлено, что во время этого злополучного похода «Куинфиш» получила три телеграммы по поводу «Ава Мару». Первая телефамма была получена в начале марта от главнокомандующего военно-морским флотом. В ней говорилось, что «Ава Мару» выйдет из Модзи и возвратится с грузом для военнопленных американцев и что на время этого рейса правительство США гарантировало судну безопасное плавание. Во второй телеграмме, также полученной в начале марта из штаба главнокомандующего, уточнялся маршрут судна и сроки плавания. Третья телеграмма была получена примерно 30 марта от командующего подводными силами Тихоокеанского флота. В ней сообщалось, что «Ава Мару» пройдет через район патрулирования «Куинфиш» в период между 30 марта и 4 апреля, будет иметь белые кресты на бортах и нести отличительные огни в темное время суток. Командиру предписывалось пропустить судно невредимым.

Последняя телеграмма содержала по моей вине ошибку, заключавшуюся в адресовании ее «всем подводным лодкам», тогда как часть, касающаяся «Ава Мару», представляла интерес только для подводных лодок, через чьи позиции оно должно было проходить.

Член военного суда рассказал мне впоследствии, что, как выяснилось на суде, офицер-связист подводной лодки не доложил своему командиру первые телеграммы, содержащие сведения об «Ава Мару». Поэтому Луглин не отдавал себе отчета в важности последней телеграммы.

По материалам суда министр объявил командиру лодки выговор.

Разведывательные органы сообщили нам, что на переходе в южном направлении «Ава Мару» в дополнение к 11-фунтовым посылкам — подаркам Красного Креста, предназначенным для военнопленных американцев и англичан, везло 500 тонн боеприпасов, около 2000 бомб и 20 самолетов в разобранном

виде. Все это было выгружено в Сайгоне. Жаль, что какая-нибудь подводная лодка не потопила «Ава Мару» во время этого перехода. Для спасения наших пленных, умирающих от голода, упомянутые 11-фунтовые посылки могли сделать очень мало, но остальная часть груза могла привести к гибели нескольких тысяч наших солдат.

Груз судна во время обратного рейса состоял из резины, свинца, жести и сахара. Кроме того, на борту находилось 1700 моряков торгового флота и 80 пассажиров первого класса — капитаны, старшие механики, а также представители министерства иностранных дел, которые до этого сопровождали груз Красного Креста. Единственный спасшийся сообщил, что грузов, принадлежащих Красному Кресту, в момент потопления судна на его борту не имелось, так как они были выгружены ранее.

Мы не скидывали со счета возможность репрессивных мер со стороны японцев в отношении наших пленных после случая с «Ава Мару». Еще в начальный период войны противник обвинял нас в том, что американские подводные лодки атакуют и топят госпитальные суда, которые прошли соответствующую регистрацию и имеют необходимые опознавательные знаки. Таким образом, заявляли японцы, Соединенные Штаты нарушают Женевскую конвенцию[11]. Эти заявления не соответствовали действительности, если не считать одного случая, когда наша подводная лодка действительно выпустила торпеды в госпитальное судно. Это случилось во время шквала, когда судно было еле-еле видно. К счастью, торпеды прошли мимо, и когда выяснилось, что целью является госпитальное судно, подводная лодка немедленно прекратила атаку.

В 1942 году подводная лодка «Скипджек» атаковала шедший зигзагом вооруженный транспорт, который имел знак Красного Креста на крыльях мостика. К несчастью, торпеды не попали в цель. В течение 15 минут атакованный транспорт вел по лодке огонь из носового орудия.

В июле 1943 года японцы заявили, что наша подводная лодка атаковала госпитальное судно в районе островов Палау. В указанный день «Гёрнард» атаковала конвой, выходивший из бухты Бабелтуап, и выпустила торпеды по авианосцу. Командир лодки не видел никакого госпитального судна, но, должно быть, оно входило в состав конвоя, и в него попала торпеда, предназначенная для авианосца. Японцы сообщили также о потоплении подводной лодкой госпитального судна у Гонконга. Однако в том районе ни одной нашей лодки не было. Очевидно, это судно оказалось жертвой мин, поставленных нами вдоль

побережья Китая.

Командиры подводных лодок часто запрашивали разрешения на остановку и досмотр госпитальных судов, так как их палубные грузы имели нередко весьма подозрительный вид. Я вспоминаю одно подобное предложение, сделанное главнокомандующему Нимицу адмиралом Хэлси, но ни эта, ни другие просьбы не были удовлетворены. Уже в конце войны одно госпитальное судно, следовавшее к атоллу Уэйк, было перехвачено и досмотрено эскадренным миноносцем при подходе к атоллу и при отходе от него. Никаких претензий к судну не было предъявлено. Большинство его пациентов нельзя было отнести ни к раненым, ни к больным, но они явно страдали от истощения.

Японцы использовали около 25 госпитальных судов, и большинство их не внушало доверия. К тому же от солдат союзных войск, побывавших в плену, мы знали, что во время работы в портах противника им часто приходилось выгружать боеприпасы с госпитальных судов.

Конечно, японцы бурно протестовали по поводу несчастного случая с «Ава Мару», но, к счастью, никаких ответных репрессивных действий с их стороны не последовало.

В первой половине апреля подводные лодки 7-го флота были подчинены мне, командующему подводными силами Тихоокеанского флота, но это не привело к каким-либо серьезным изменениям в характере наших обязанностей. С контрадмиралом Файфом мы все время работали в тесном контакте. Целью этого мероприятия, предпринятого в тот момент, когда наши сухопутные войска все более приближались к островам собственно Японии, было лишь стремление централизовать управление подводными силами. Файф уже ликвидировал базы подводных лодок в Брисбене и Миос-Военди. Свертывались также штабные учреждения, ремонтные и другие мастерские, топливо-заправочные станции в Перте, Фримантле, в заливе Эксмаут и Дарвине. Все, что находилось в его подчинении, включая и английские подводные лодки, сосредоточивалось в новой базе в бухте Субик. К этому времени подводные лодки Файфа во взаимодействии с авиацией контрадмирала Вэгнера, действовавшей с Филиппинских островов, прервали морские сообщения противника вдоль всего побережья Индокитая. Теперь лишь изредка попадались суда, курсировавшие между Сингапуром и Сайгоном или другими портами Голландской Восточной Индии. Район северной части Южно-Китайского моря, некогда приносивший богатую добычу, совсем опустел. Он использовался главным образом подводными лодками, которые занимались спасением летчиков с самолетов, базировавшихся на

остров Лусон и наносивших удары по Гонконгу и Формозе. Чтобы упростить контрадмиралу Файфу управление этими лодками, мы передали указанный район в его ведение.

Донесения с бомбардировщиков, действовавших 6 апреля против Японии, показывали, что остатки флота противника готовятся к выходу в море. Теперь, когда сражение за остров Окинава — преддверие Японии — было в разгаре, следовало ожидать, что противник предпримет силами оставшихся в его распоряжении боевых кораблей какой-нибудь отчаянный маневр, чтобы поддержать действия своей авиации против флота вторжения. Наши подводные лодки были развернуты на позициях с учетом именно этой возможности и вели усиленное патрулирование у всех выходов из территориальных вод Японии.

Наше предположение оправдалось. В полночь 6 апреля мне доложили, что подводная лодка «Тредфин» капитана 3 ранга Фута обнаружила в проливе Бунго, юго-западном выходе из Внутреннего Японского моря, соединение кораблей, которое, согласно донесению командира, состояло из двух линейных кораблей и восьми эскадренных миноносцев. Позднее выяснилось, что линейный корабль был один — гигант «Ямато», а за другой был ошибочно принят легкий крейсер «Яхаги». Фут находился в отличном положении для атаки, но отказался от нее и предпочел точно выполнить приказ — сначала доложить, а потом атаковать. Подводная лодка «Хэклбэк» также обнаружила корабли противника, но не смогла занять позицию для атаки из-за их высокой скорости. Мы направили в тот район третью лодку, но напрасно: японское соединение быстро скрылось в юго-западном направлении.

Тем не менее жертва, принесенная командиром «Тредфин», оказалась небесполезной. Все его донесения о противнике, так же, как и донесения командира «Хэклбэк», были переданы командующему 5-м флотом адмиралу Спрюэнсу. На следующее утро истребители, пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы вице-адмирала Митчера поднялись в воздух и настигли неудачливых японцев в Восточно-Китайском море юго-западнее острова Кюсю. Здесь торпедами и бомбами были потоплены «Ямато», «Яхаги» и четыре эскадренных миноносца. Еще в декабре 1943 года подводная лодка «Скейт» атаковала «Ямато», послав ему в борт две торпеды, но их оказалось недостаточно для потопления огромного линейного корабля. Летчики рассказали, что для этого потребовалось шесть или восемь попаданий торпед и столько же прямых попаданий бомб[12]. На этом, собственно, японский императорский флот и закончил свою непродолжительную карьеру.

Филиппинские острова перешли в наши руки, однако в различных районах Голландской Восточной Индии все еще оставались японские гарнизоны. Чтобы объединить эти разрозненные силы и обеспечить их снабжение, японцы были вынуждены использовать все имеющиеся в их распоряжении морские транспортные средства. Для этого часто привлекались и боевые корабли, обладавшие большей скоростью хода и лучшей противолодочной защитой.

В первые дни апреля в Яванском море близ островов Тенга и Постильон действовала «волчья стая», в которую входили подводные лодки «Бесуго», «Гэбилан» и «Чарр». Утром 4 апреля был обнаружен легкий крейсер «Исудзу», совершавший транспортный рейс. «Бесуго», форсировав ночью опасный для плавания пролив Сапе, потопила шедший в охранении крейсера тральщик. Во второй половине дня 6 апреля с «Чарр» заметили, что крейсер вошел в залив Сале, и сообщили об этом на «Гэбилан». Последняя атаковала крейсер и повредила его. Крейсер заметно сбавил скорость. Теперь он делал не больше 10 узлов. Это позволило «Чарр» сблизиться с ним, и в 07.24 она выпустила шесть торпед из носовых аппаратов. Три из них попали в крейсер и отправили его на дно. «Исудзу» был последним из девяти легких крейсеров противника, потопленных подводными лодками США. С потоплением английской подводной лодкой крейсера «Кума» число уничтоженных легких крейсеров противника достигло десяти.

К своему боевому счету мы прибавили еще и две подводные лодки. На пути в Пирл-Харбор командир «Си Аул» капитан 3 ранга Беннет, имевший приказ провести разведку атолла Уэйк, обнаружил перископ японской подводной лодки и решил понаблюдать за этим районом. В течение двух дней Беннет и его противник играли в «кошки-мышки». В ночь на третьи сутки японец, очевидно, решив, что наша лодка ушла, всплыл и, встав на якорь, передал на берег сигнал о высылке катеров. Беннет выждал, пока катера ошвартовались у борта подводной лодки, и, выпустив одну торпеду, потопил ее. Это была «RO-56». Второй жертвой оказалась немецкая подводная лодка «U-183». На этот раз отличилась «Бесуго» капитана 3 ранга Миллера, входившая в состав подводных сил 7-го флота. По сообщениям разведки, немцы регулярно доставляли японцам различное снаряжение и оборудование с помощью подводных лодок. Грузы перегружались на японские лодки в Пенанге. «U-183» не суждено было выполнить задачу. В качестве доказательства своей победы Миллер прихватил с собой штурмана немецкой лодки.

В течение апреля мы потеряли только одну подводную лодку.

25 марта из нашей базы на острове Гуам вышли подводные лодки «Снук», «Берфиш» и «Бэнг». Они должны были вести патрулирование в северной части Южно-Китайского моря. «Берфиш» и «Бэнг» позже было приказано заняться спасательной службой, а «Снук» присоединиться к подводной лодке «Тайгроун» капитана 3 ранга Кэсседи. Возвратившись из похода, Кэсседи рассказал мне, что 8 апреля он был атакован и уклонился от двух торпед, хотя противника не видел. Сначала он подозревал в этом «Снук», но, когда на следующую ночь связался с ней по радио, оттуда ответили, что торпед не выпускали. Кэсседи рекомендовал командиру «Снук» быть готовым к встрече с японской лодкой, стрелявшей в «Тайгроун». На другой день он попытался вызвать «Снук» по радио, но ответа не получил. 12 апреля «Снук» было приказано направиться к островам Сакисима для несения спасательной службы на время действий в этом районе английской авианосной авиации. «Снук» не подтвердила получения приказа. С тех пор мы ничего не слышали о ней.

В японских документах не упоминается о противолодочной атаке, которая могла бы объяснить исчезновение «Снук». В то же время маловероятно, что она подорвалась на мине. По-видимому, «Снук» была потоплена подводной лодкой противника, которая, в свою очередь, была уничтожена. По данным объединенного комитета по учету потерь, на боевом счету «Снук» числится 17 судов и кораблей общим водоизмещением 75473 тонны.

В апреле наши достижения были немногим лучше, чем в предыдущем месяце. 19 подводных лодок потопили 18 торговых судов и 10 боевых кораблей (среди них легкий крейсер, два фрегата и две подводные лодки) общим водоизмещением соответственно 66352 тонны и 13651 тонна.

Наибольшего успеха добились подводные лодки «Санфиш» и «Тайрант», потопившие по четыре судна каждая. Неудачница «Куинфиш», отправив на дно «Ава Мару» (11600 тонн), уничтожила наибольшее количество тоннажа. Подводная лодка «Тайрант», которой командовал капитан-лейтенант Стрит, вышла в свой первый боевой поход в марте и потопила в этом месяце два судна. Потопив в апреле еще четыре судна, «Тайрант» добилась наилучшего результата за этот период боевых действий.

Во время первого боевого похода Стриту приходилось, по выражению старого подводника Тэкса Маклина, «выгонять противника из кустов». В открытом море теперь встречалось очень мало судов, на которые не жаль было тратить торпеды, и наши подводные лодки были вынуждены охотиться в очень опасных местах: в мелководных районах Желтого моря, у берегов Манчжурии и Кореи и даже в портах противника.

История первого боевого похода «Тайрант» весьма поучительна.

Капитан-лейтенанту Стриту было приказано крейсировать в Восточно-Китайском и Желтом морях. То и другое — мелководные. Во время перехода на позицию Стрит внимательно изучил лоцию района и данные о встречах с противником, которые имели подводные лодки, охотившиеся в этих местах ранее. Он пришел к заключению, что японские торговые суда следовали, прижимаясь к самому берегу, то есть в водах, слишком мелких для действий в подводном положении. В этот мелководный район он и направил свою подводную лодку.

В начале патрулирования Стрит, несмотря на мелководье, сумел прорваться через сильное охранение конвоев и произвел четыре торпедные атаки. По его подсчетам, он потопил два грузовых судна, танкер и транспорт с войсками. Комитет по учету потерь засчитал Стриту потопление трех судов. Следовательно, одно было, видимо, только повреждено.

После нападения на транспорт «Тайрант» подверглась контратаке глубинными бомбами. Некоторые из них рвались так близко, что лодку отбрасывало от грунта, к которому она прижималась в тщетной попытке сбить противника со следа. Борясь за жизнь своего корабля, Стрит в конце концов всплыл на перископную глубину и торпедами уничтожил одного из преследователей.

Вскоре Стрит обнаружил еще один конвой или что-то в этом роде. Конвой находился за пределами досягаемости и направлялся к острову Квельпарт. Последнее обстоятельство натолкнуло Стрита на мысль обследовать этот «Гибралтар» Желтого моря, где он надеялся найти цели для своих торпед.

На этом высоком каменистом острове, находящемся у южной оконечности Корейского полуострова, по всем данным, имелись значительные силы противника, и работники оперативного отдела штаба главнокомандующего Нимица уже включили его в число объектов «операции Олимпию» (вторжение в Японию). Остров в течение долгого времени интересовал наших подводников. На нем располагалась авиационная база, с которой действовали сильно мешавшие нам патрульные самолеты. Сообщалось, что на острове имеются огромные подземные ангары, ворота которых можно видеть с моря. Мы полагали, что десантникам трудно будет разгрызть этот орех. Из двух имевшихся там якорных стоянок противник использовал главным образом стоянку в северо-западной части острова, которую со стороны моря надежно ограждал небольшой островок. Подходы к гавани, безусловно, были минированы. Захваченные нами

японские извещения мореплавателям показывали, что воды к северу от Квельпарта являются запретными для плавания. Тем не менее Стрит решил подойти к острову с северо-восточного направления, то есть со стороны Японии. Он считал, что в этом случае ему удастся избежать минных заграждений и благополучно прорваться на рейд.

Действуя по этому плану, «Тайрант» ночью в надводном положении подошла к якорной стоянке. Артиллеристы находились на боевых постах. Глубины здесь были слишком малы для погружения, поэтому в случае контратаки лодке пришлось бы уходить отстреливаясь. Решение Стрита уничтожить противника в его собственной гавани сильно попахивало безрассудством, но оно основывалось на уверенности в своем корабле, людях, оружии и, наконец, в самом себе.

Пока «Тайрант» бесшумно пробиралась к рейду, на ней была засечена работа нескольких береговых радиолокационных станций и радиолокаторов по крайней мере двух сторожевых кораблей. Чтобы не быть обнаруженным, Стрит держался настолько близко к береговым скалам, насколько позволяла его смелость. Наконец лодка вошла на внутренний рейд. Стрит быстро изготовился для стрельбы по ближайшему танкеру и выпустил две торпеды. Раздались взрывы, и настолько сильные, что люди на палубе «Тайрант» едва удержались на ногах. При свете горящего судна лодка была обнаружена. К ней устремились два фрегата типа «Микура». По первому Стрит выстрелил две торпеды из носовых аппаратов. Затем, развернувшись на полной скорости, выпустил из кормового аппарата последнюю торпеду по второму фрегату. Оба корабля противника были повреждены, а «Тайрант», не получившая ни единой царапины, вышла из гавани в надводном положении — так же, как в свое время это проделала «Барб».

Глава 18

Приближался день форсирования минного заграждения в Корейском проливе и прорыва в Японское море. Приготовления к этому смелому и опасному предприятию, продолжавшиеся в течение нескольких месяцев, включали в себя сравнительные испытания в Сан-Диего трех типов «обнаружителей» мин, в то время поступавших в производство.

Мы наметили также провести показ различных видов секретного оружия и совещание офицеров с учеными, создавшими это оружие. Чтобы ускорить дело, решения, принятые на совещании, должны были направляться прямо в Вашингтон для утверждения соответствующими службами и управлениями. Предыдущие совещания на Мэр-Айленд и Хантерс-Пойнт прошли весьма успешно, и я надеялся на прогресс в вопросе о новых установках и секретном оружии, которые мы ожидали с нетерпением.

Нам срочно требовались новейшие радиолокационные установки, срок поступления которых давно прошел. Работа этих радиолокаторов не могла быть засечена японскими поисковыми радиолокационными приемниками. Использование таких станций избавило бы наших подводников от внезапного появления самолетов противника, которые легко обнаруживали подводные лодки по работе их радиолокационных установок. Ускорение производства новых радиолокаторов диктовалось и другим важным обстоятельством. Для того чтобы высвободить для выполнения других задач корабли легких сил, несшие дозорную службу у острова Окинава, адмирал Спрюэнс предложил заменить их подводными лодками. Эскадренные и эскортные миноносцы и другие корабли легких сил, обеспечивавшие безопасность главных сил флота, несли большие потери от вражеских бомбардировщиков и самолетов со смертниками. Использование подводных лодок, оборудованных радиолокационными станциями, позволяющими обнаруживать самолеты на большом расстоянии, имело значительные преимущества. Офицеры наведения истребительной авиации, находясь на подводных лодках, могли бы своевременно предупреждать самолеты воздушного охранения о приближающейся опасности и наводить их на противника. В случае же прорыва вражеских самолетов через воздушное охранение подводным лодкам достаточно было погрузиться, чтобы избежать опасности. Этот план казался очень хорошим, и до начала «операции Олимпик» (вторжение на остров Кюсю), намеченной на 1 ноября, нам нужно было иметь 24

специально оборудованные подводные лодки с обученным личным составом.

Испытания и совещание в Сан-Диего были назначены на 23–27 апреля. Я оставил на Гуаме своего заместителя Брауна, а сам отправился в Штаты. Находясь проездом в Пирл-Харборе, я воспользовался возможностью присутствовать 19 апреля на испытаниях секретной «приманки», которая должна была облегчить подводным лодкам уклонение от атак противолодочных кораблей противника. В этих испытаниях участвовали подводная лодка «Скейт» и эскортный миноносец «Уитмэн». Быстро освоив технику использования этого устройства, «Скейт» несколько раз успешно уклонилась от эскортного миноносца. Впервые испытания этой ловушки я видел в августе 1944 года на полигоне близ Сан-Диего. С тех пор все мы буквально молились за успех начатого дела. Использование этих устройств помогло бы спасти жизнь сотням подводников и сберечь миллионы долларов, необходимых для строительства подводных лодок.

На следующее утро я снова вышел в море на «Скейт». Мы несколько раз форсировали учебное минное заграждение с помощью гидролокатора, работа которого вызвала всеобщее восхищение. После полудня «Скейт» выпустила несколько новейших секретных торпед по десантному кораблю, с которого я наблюдал за ходом испытаний. Результаты были невысокими, но весьма обнадеживающими.

21 апреля наша группа представителей подводных сил Тихоокеанского флота вылетела в Сан-Диего. В группу входили капитан 2 ранга Йомэнс (отдел стратегического планирования и новой техники), капитан 2 ранга Ирвин (служба наблюдения и связи), капитан 3 ранга Пирс (командир «Танни») и капитан 3 ранга Фей (офицер по электронным устройствам). В Сан-Диего мы встретились с представителями управления начальника морских операций, управления кораблестроения и ремонта, артиллерийского управления и военно-морской научно-исследовательской лаборатории. Вскоре к нам присоединились командующий подводными силами Атлантического флота контр-адмирал Стайер и несколько офицеров его штаба. В глубоководных и мелководных районах близ Сан-Диего были поставлены учебные минные заграждения. В базе находились готовые к выходу в море подводные лодки «Флайинг Фиш» и «Редфин», оборудованные тремя типами минных обнаружителей, которые и предстояло испытать.

Последующие четыре дня были самыми интересными в моей жизни. Вместе с нами работали крупнейшие специалисты в

области обнаружения мин, а также капитан 3 ранга Пирс, который с помощью гидролокатора первым форсировал минное заграждение противника и нанес на карту линии мин. Целых два дня мы гоняли «Флайинг Фиш» и «Редфин» через учебные минные поля. Результаты почти без исключения оказались отличными, хотя условия для работы гидролокаторов были далеко не идеальными. Испытаниям часто мешали морские водоросли. Кроме того, недалеко от Пойнт-Лома на дне были обнаружены какие-то обломки, дававшие в репродукторе гидролокатора звонкое эхо, присущее стальному корпусу корабля.

Во время одного из учебных заходов подводной лодки я сам сидел у гидролокатора и вел поиск. Мне удалось получить эхо в репродукторе и импульс на экране от какого-то предмета, который я классифицировал как мину. По мнению специалистов, звук был слишком скрипуч для мины, и они утверждали, что это всего-навсего пучок морских водорослей. Мы прошли под этим предметом, и когда всплыли, «пучок водорослей», повисший на левом пере носового горизонтального руля, оказался учебной миной. Надо сказать, что специалисты в тот момент почувствовали себя неважно.

Во время испытаний мы узнали о существовании в морской воде «термических пятен», как их называют ученые. Это небольшие участки теплой воды, окруженные холодной и отражающие звуковые волны. Нам впервые довелось столкнуться с таким явлением, и я немедленно сообщил о нем на Гуам, добавив к радиограмме в виде шутки: «Постройте учебные термические пятна». Представьте себе мое удивление, когда, возвратившись, я действительно увидел учебные «термические пятна», придуманные Зиглаффом и его подчиненными. Они выстреливали из подводной лодки специальный состав «пилленверфер», который так же, как сельтерская вода, создавал огромное количество пузырей. Подводная лодка кружилась вокруг этого облака пузырей, и в течение нескольких минут гидроакустики лодки получали совершенно отчетливые отраженные сигналы. Мы стали постоянно применять этот способ для проверки действия обнаружителей мин во время боевого похода.

У каждого типа минных обнаружителей были свои сторонники, но, на мой взгляд, частотно-модуляционный гидролокатор больше всего удовлетворял нашим требованиям. Он использовал частоту, отличную от частоты японских гидроакустических станций, что уменьшало возможность обнаружения его работы. Это приобретало важное значение при форсировании минных заграждений противника или поиске мин

в районе предполагаемых мест высадки десанта. Обнаружение подводной лодки в такой момент могло оказаться гибельным для нее. Мне нравилось также, что при контакте с миной на экране гидролокатора появлялся характерный грушевидный выброс, а в репродукторе слышался звук, напоминающий звон колокольчика. Другие типы обнаружителей давали лишь неопределенный световой выброс на экране без внятного звукового эхо-сигнала.

Совещания, состоявшиеся в Вашингтоне после этих испытаний, дали вполне удовлетворительные результаты. Мне удалось убедить членов объединенного комитета армии и флота по установлению очередности выполнения заказов в том, что нам нужно немедленное разрешение на 24 ультракоротковолновые радиолокационные станции типа «SV» для обнаружения самолетов и 24 гидролокационные установки, которые нам обещали доставить только в сентябре. То, чего мы не могли добиться в течение нескольких месяцев переписки, было достигнуто за несколько минут разговора.

18 мая, полный самых лучших впечатлений от поездки в Сан-Диего и Вашингтон, я снова очутился на борту «Холланд», стоявшей в бухте Апра. Здесь я узнал, что контр-адмирал Браун переведен от нас в район Алеутских островов командиром дивизии крейсеров. Донесений о потоплении судов противника поступало немного, но спасение сбитых летчиков велось успешно, и количество спасенных за месяц доходило до 100 человек. Сильно продвинулась и подготовка «операции Барни» (прорыв подводных лодок в Японское море), названной так в честь капитана 3 ранга Барни Зиглаффа — автора ее плана.

За время моего отсутствия произошло два примечательных происшествия. Первое случилось с подводной лодкой «Код» ночью 26 апреля, когда она крейсировала в надводном положении в мелководном районе Восточно-Китайского моря. «Код» находилась так близко к многочисленным аэродромам противника, что необходимость в срочном погружении могла возникнуть в любую минуту. И вдруг из кормового торпедного отсека сообщили о пожаре, начавшемся в результате короткого замыкания в одной из электрических торпед. Весь отсек сразу же наполнился удушливым дымом; возникла опасность взрыва боевых зарядных отделений торпед. Лейтенант Бекман, торпедист 2 класса Крузенклоз и торпедист 3 класса Греннер вызвались тушить пожар и несколько раз пробирались в темный торпедный отсек, заполненный горячим удушливым дымом. С большим трудом им удалось загрузить горящую торпеду в торпедный аппарат и выстрелить ее. Несмотря на использование кислородных аппаратов, почти все они пострадали от удушливого

дыма, но их смелые действия, безусловно, спасли корабль.

Во время этой борьбы с огнем рулевой 2 класса Фоли обратился к командиру за разрешением отдраить люк кормового торпедного отсека, чтобы улучшить его вентиляцию. Фоли прошел по скользкой палубе, которую непрерывно заливало волной, и успешно справился с этим опасным делом. Но когда он возвращался обратно, его и помогавшего ему матроса смыло за борт. К несчастью, матрос был без спасательного пояса. В течение восьми часов в темноте «Код» искала этих людей, пока не нашла их.

Другое происшествие произошло с новой подводной лодкой «Кейбзон», едва не потонувшей прямо у пирса в базе подводных лодок в Пирл-Харборе. Из-за ряда непредвиденных случайностей в ее гидравлической системе понизилось давление, отчего открылись передние крышки кормовых торпедных аппаратов. Так как в этот момент происходила загрузка двух торпедных аппаратов и задние крышки их тоже были открыты, в отсек со страшным напором устремилась вода. Одна 1360-килограммовая торпеда была выброшена обратно в отсек и при этом чуть не убила находившихся здесь торпедистов. Водонепроницаемая дверь, ведущая в соседний отсек, и два люка, ведущие на палубу, были открыты. В кормовом торпедном отсеке находились только четыре торпедиста. Судьба «Кейбзон» целиком зависела от их сообразительности и быстроты действий.

К счастью, эти четверо не растерялись. Несмотря на сильный напор воды, они вовремя закрыли водонепроницаемую дверь и оба люка. То, что могло закончиться гибелью корабля и обойтись в сотни тысяч долларов, благодаря мужеству и умению подводников свелось к недельной работе по откачке воды и ремонту оборудования только одного отсека.

Капитан 3 ранга Стрит, получивший за первый боевой поход «Почетный орден конгресса», уже снова вел патрулирование в Восточно-Китайском и Желтом морях. Он по-прежнему следовал своей тактике, принесшей ему успех, и все время держался вблизи береговой черты острова Кюсю.

Утром 11 июня Стрит обнаружил у причала маленького острова Насима, находящегося милях в семи к юго-западу от входа в порт Нагасаки, грузовое судно средних размеров. Посоветовавшись со штурманом, Стрит решил, что сможет пробраться в бухту в подводном положении. Вокруг него сновали катера и рыболовные суденышки. Это говорило об отсутствии мин, но большую опасность представляли береговые батареи, которые, несомненно, имелись на побережье. Тем не менее выходить из бухты подводной лодке пришлось бы на полной

скорости в надводном положении. В противном случае она подверглась бы сосредоточенной контратаке противолодочных сил, что, если учесть чрезвычайно малые глубины в этом районе, грозило неминуемой гибелью.

Итак, «Тайрант» направилась к цели. Осторожно используя эхолот, Стрит медленно пробирался в бухту. Судно грузило уголь. На корме можно было видеть 120-мм орудие и слоняющихся около него артиллеристов. В 11.15 с дистанции в 900 метров была выпущена торпеда, которая попала в носовую часть судна. Джордж хотел немедленно всплыть, но японские артиллеристы открыли ураганный огонь по перископу. Выхода не было, и Стрит выпустил вторую торпеду. Она не взорвалась. Возможно, торпеда попала в мягкий грунт и зарылась в него. Тогда были выпущена третья торпеда, которая и завершила бой. Орудие все еще было на месте, но его расчет исчез.

Убедившись, что в воздухе нет самолетов противника, Стрит приказал всплыть, и «Тайрант» в крейсерском положении бросилась на полной скорости к выходу из бухты. Тотчас же на прибрежных высотах заговорили береговые батареи. Впрочем, стрельба велась беспорядочно и вреда лодке не причинила, хотя многие снаряды ложились совсем рядом. В этот критический момент «Тайрант» была вынуждена остановить дизели, чтобы завалить носовые горизонтальные рули. Однако все сошло благополучно. Атака была не из легких, но Стрит сумел через перископ, а затем и с мостика заснять киноаппаратом на цветную пленку отдельные моменты входа в бухту, атаки и отхода лодки.

Планирование операции по прорыву в Японское море подходило к концу. В это время капитулировала Германия, что сильно изменило международную обстановку. Большинство людей с нетерпением ждало вступления России в войну на востоке. Мне говорили, что русские в Потсдаме дали согласие через три месяца после капитуляции Германии объявить Японии войну. Вслед за тем я получил указание главнокомандующего Нимица представить план разделения Японского моря на операционные зоны для действий русских и американских подводных лодок. Эта идея не вызвала у меня восторга. Весь район боевых действий был невелик, и вероятным результатом допуска иностранных подводных лодок в такой маленький район могли явиться пагубные ошибки при опознавании. Если мы не научили свои надводные корабли и воздушные силы опознавать американские подводные лодки, то как мы могли надеяться на русских? Все, чего мы хотели от наших северных союзников, — это разрешения некоторым подводным лодкам, получившим повреждения, искать убежища во Владивостоке.

Изменения, происшедшие в международной обстановке, заставляли нас спешить с началом «операции Барни». К этому времени гидролокаторы были установлены на девяти подводных лодках. В последнюю неделю мая они должны были собраться в базе на острове Гуам для последних приготовлений к прорыву в Японское море. Почти каждое утро в 06.00 Барни и я поднимались на борт подводной лодки, направлявшейся в район учений. «Флайинг Фиш», «Спейдфиш», «Боунфиш», «Танни», «Скейт» и «Бауфин» — все прошли последнюю проверку.

В это же время мы должны были быстро переставить гидролокационную установку с «Сихорс» на «Сидог» Эрла Хайдмэна. Первая из них провела в Восточно-Китайском море 16 часов под непрерывным дождем глубинных бомб, которые повредили перископы, радио и радиолокатор и вызвали во многих местах течь. Разумеется, «Сихорс» не могла идти в Японское море, что сильно огорчало ее командира, ярого сторонника гидролокатора. Поэтому гидролокатор подводной лодки «Сихорс» был переставлен на «Сидог», где он действовал даже лучше, чем раньше.

Гидролокаторы на «Скейт» и «Танни» оказались капризными, и лейтенанту Дай и старшему технику Нигретти до самого последнего момента пришлось заниматься ремонтом, регулировкой и настройкой их. 26 мая мы с Барни закончили проверку гидролокаторов на этих «отстающих» лодках, и на следующий день все было готово к выходу первой стаи. Чтобы вдвойне быть уверенным в том, что подводные лодки не запутаются в минрепах, носовые и кормовые горизонтальные рули, а также винты были ограждены специальными отводами из стальных тросов.

В заключение подготовки к походу мы созвали совещание, на которое пригласили всех командиров, старших помощников и офицеров-связистов подводных лодок, уходящих на задание. Мы просмотрели учебный кинофильм об обнаружителе мин, выпущенный научно-исследовательской лабораторией в Сан-Диего, и подробно обсудили каждый этап операции. Все выступления и вопросы свидетельствовали о серьезном подходе к изучению задания. Приятно было видеть решимость и мужество на лицах присутствующих. Итак, «операцию Барни» можно было начинать.

Группа из девяти лодок под общим командованием капитана 3 ранга Хайдмэна (подводная лодка «Сидог»), названная нами «морскими дьяволами», была разделена на три стаи. Первая стая, которой командовал Хайдмэн, состояла из «Сидог», «Кревалле» капитана 3 ранга Стейнмеца и «Спейдфиш» капитана 3 ранга

Гермерсхаузена; вторая под командованием капитана 3 ранга Пирса состояла из «Танни», «Боунфиш» капитана 3 ранга Эджа и «Скейт» капитана 3 ранга Линча; третья под командованием капитана 3 ранга Риссера — из «Флайинг Фиш», «Бауфин» капитана 3 ранга Тайри и «Тиноса» капитана 3 ранга Латама.

Выход первой стаи был назначен на 27 мая. Для друзей и товарищей, уходящих на трудное и опасное задание, мы организовали в кают-компании «Холланд» прощальный завтрак, который, по-моему, имел успех и смягчил напряженность и сдержанность проводов.

После ухода стаи Хайдмэна нас многое беспокоило. Офицеры оперативного отдела моего штаба в Пирл-Харборе прислали на мое имя документ, в котором весьма скептически оценивали целесообразность «операции Барни». Конечно, следовало учитывать, что они не имели полного представления о наших достижениях в области обнаружения мин и сильно недооценивали возможности гидролокатора. Потом, когда операция была успешно проведена, я послал документ обратно и запросил: не хотели бы они его переделать?

Остальные две стаи ушли через 24-часовые интервалы. Затем наступили 11 тревожных дней ожидания часа «открытия огня», назначенного на время захода солнца 9 июня.

В этот период в штабе подводных сил Тихоокеанского флота произошли некоторые изменения. Коммодор Комсток сменил контр-адмирала Брауна на должности начальника боевой подготовки подводных сил Тихоокеанского флота, а коммодор Кроуфорд, который совсем недавно получил «тепленькое местечко» в Филадельфии, по моей настоятельной просьбе снова возвратился в действующий флот и принял обязанности начальника штаба. Кроуфорд был опытным подводником и, кроме того, совершил боевой поход на английской подводной лодке. Во многих случаях наши мнения расходились, но это создавало здоровую рабочую обстановку, которая исключала скороспелые решения.

В мае донесений о потоплении вражеских судов поступало по-прежнему мало. Подводники редко встречали подходящие цели, но все же им удалось отправить на дно 15 торговых судов (среди них два танкера) общим тоннажем 30194 тонны и 5 военных кораблей общим водоизмещением 4484 тонны. Эти суда и корабли поделили между собой 13 подводных лодок. Наибольшего успеха добилась «Рэтон», потопившая три грузовых судна в Желтом море. Подводная лодка «Хэммерхед», потопив в Сиамском заливе танкер и грузо-пассажирское судно, вышла на первое место по уничтоженному тоннажу — 6823 тонны.

29 мая в моей утренней кипе радиограмм была одна от подводной лодки «Блюджил», которая входила в состав сил контр-адмирала Файфа. Командир лодки Барр с юмором доносил, что с помощью двух австралийских солдат морской пехоты захватил риф Пратас и с соблюдением соответствующей церемонии поднял на нем американский флаг. Этот изолированный риф, находящийся в северной части Южно-Китайского моря, в 150 милях от побережья Китая, после захвата нами Филиппинских островов был местом, где располагались японские радио- и метеорологические станции. Впоследствии японцы оставили риф. Барр в своем донесении просил наградить его «десантные силы» медалями за участие во «вторжении».

В этот же период мы потеряли одну подводную лодку. Существует предположение, что «Лагарто», находившаяся в своем втором боевом походе, погибла примерно 3 мая в результате атаки глубинными бомбами на подходах к Сиамскому заливу. Когда подводная лодка «Бейа» обнаружила конвой, состоявший из танкера, вспомогательного судна и двух эскортных кораблей, «Лагарто» находилась поблизости. Вскоре и она установила контакт с конвоем. Рано утром 3 мая подводные лодки пришли в точку рандеву. Было решено, что «Лагарто» атакует первой в 14.00, а «Бейа» будет дожидаться конвоя в десяти милях впереди по курсу. Около полуночи «Бейа» попыталась выйти в атаку, но эскортные корабли, имевшие радиолокационные установки, отогнали ее. После этих событий связи с «Лагарто» установить не удалось.

В японских документах говорится, что 3 мая в районе 30-метровых глубин два эскортных корабля атаковали глубинными бомбами американскую подводную лодку. При такой малой глубине преимущество всецело на стороне противолодочного корабля, поэтому вполне вероятно, что «Лагарто» была уничтожена во время этой атаки. Вот здесь-то давно обещанные нам ловушки и секретные торпеды могли бы спасти подводную лодку и ее экипаж, состоявший из 86 офицеров и рядовых. Прошло почти четыре года войны, а наши подводники все еще не имели оружия самозащиты, в то время как оно было создано и использовалось немцами уже в 1942–1943 годах против наших эскортных кораблей в Атлантическом океане. Можно ли надеяться, что в случае новой войны у нас будет оружие для уничтожения вражеских и защиты своих подводных лодок, или нам опять придется терять корабли и их экипажи?

В назначенный час «морские дьяволы» Хайдмэна начали боевые действия в Японском море. После тревожного и, как показалось нам, бесконечного ожидания мы получили первые,

пока отрывочные, донесения о потопленных судах и о возросшем объеме радиосвязи противника, что свидетельствовало о панике и замешательстве японцев, вызванных нашими действиями в Японском море. Все подводные лодки прошли через минные заграждения невредимыми. Две из них задели бортами минрепы. Представляю, что в этот момент пережили подводники! Правда, на мой вопрос, какой звук издавал минреп при его скольжении вдоль корпуса, один из командиров лодок Латам ответил: «Видите ли, если сказать честно, то я не знаю — я спал на своей койке». Неплохие нервы у этого Латама, если он мог спать во время форсирования минного заграждения! У одной подводной лодки гидролокатор неожиданно закапризничал, и она прошла минированный Корейский пролив на такой глубине, где, по мнению ее командира, можно было избежать столкновения с минами. В остальном он полагался на отводящие тросы.

Подробности рейда в Японское море, рассказанные мне командирами лодок и приведенные в официальных сообщениях, рисуют почти фантастическую картину[13]. Такое большое количество подводных лодок никогда еще не форсировало минное заграждение одновременно. И, возможно, никогда еще противник не был в такой степени застигнут врасплох. О том, насколько велико было удивление японцев, можно судить по сообщению токийского радио, которое заявило, что американские подводные лодки были «ввезены тайком» и, без сомнения, сброшены с бомбардировщиков В-29. К несчастью для наших подводных рейдеров, судоходство в Японском море оказалось не таким оживленным, как мы предполагали. Тем не менее, когда через 17 дней «морские дьяволы» покинули Японское море, 28 крупных судов и 16 малых остались лежать на дне моря, а 8 получили повреждения.

В то время, когда подводные лодки пробирались в назначенные районы, где им предстояло дожидаться часа «открытия огня» — захода солнца 9 июня, некоторые командиры, по их собственному признанию, едва удерживались от искушения послать торпеды в хорошо освещенные суда, которые ходили постоянными курсами и чувствовали себя в полной безопасности. Как и подобает командиру группы, капитан 3 ранга Хайдмэн первым начал боевые действия и вскоре после истечения установленного часа одной торпедой потопил «Сагава Мару» (1186 тонн). В тот же день в результате атаки в надводном положении «Сидог» прибавила к своему боевому счету «Сеё Мару» (2211 тонн). До 24 июня — дня сбора и отхода из Японского моря — Хайдмэн провел семь торпедных атак и потопил шесть судов общим тоннажем 7186 тонн. Среди остатков исчезающего

японского торгового флота, конечно, не было лайнеров, но потопленные суда, перевозившие в Японию продовольствие и военную технику, также имели определенную ценность. Во время одной атаки в надводном положении самолет противника заставил Хайдмэна погрузиться. Командир лодки не учел близости береговой отмели и коснулся грунта раньше, чем был убран излучатель гидролокатора. Серьезных повреждений подводная лодка не получила и благополучно выбралась из мелководья.

«Кревалле», действовавшая у северо-западного побережья острова Хонсю, потопила торпедами три грузовых судна общим тоннажем 6643 тонны и в артиллерийском бою — два. Ее командир Стейнмец рассказал мне, что однажды, когда он выпустил три торпеды по небольшому грузовому судну, первые две настолько сильно разрушили его, что третья торпеда прошла среди тонувших остатков судна и не взорвалась. После одной из атак противник в течение семи часов забрасывал «Кревалле» глубинными бомбами, но она сумела ускользнуть невредимой.

«Спейдфиш» — первая подводная лодка, на которой был установлен гидролокатор, — находилась у северо-западной оконечности острова Хонсю. Ее командир доложил, что в результате девяти торпедных и трех артиллерийских атак уничтожено десять судов противника. Объединенный комитет по учету потерь засчитал «Спейдфиш» меньшее количество судов, но и такой результат совсем неплох — 8578 тонн.

На долю стаи Джорджа Пирса выпала, к сожалению, не только удача. Вместе со всем экипажем погибла «Боунфиш» — единственная подводная лодка, которую мы потеряли в Японском море во время «операции Барни». «Скейт» капитана 3 ранга Линча неплохо поохотилась в районе полуострова Ното. Утром 10 июня, находясь в подводном положении, Линч обнаружил подводную лодку «I-122», направлявшуюся в его сторону. Японец шел на большой скорости противолодочным зигзагом. Очевидно, противник уже знал, что Японское море, прозванное нашими парнями «ванной императора», перестало быть закрытым. К несчастью для вражеской лодки, на последнем зигзаге она оказалась в 700 метрах от «Скейт» и удачно подставила ей борт. Из четырех выпущенных Линчем торпед две попали точно в цель. Вскоре на «Скейт» заметили еще две подводные лодки, но ни к одной из них не удалось подойти на дистанцию торпедного выстрела. 12 июня Линч заметил три судна, которые стали на якоря, очевидно, в ожидании эскортных кораблей, в небольшой мелководной бухте. Линч погрузился и смело вошел в бухту, временами имея под килем не более четырех метров глубины. Он

потопил все эти суда в такой последовательности: «Ёдзан Мару», «Кэндзё Мару» и «Дзуйко Мару». Ответный артиллерийский огонь и глубинные бомбы не причинили лодке никакого вреда. На следующий день «Скейт» потопила еще одно грузовое судно, и в качестве доказательства своей победы командир подобрал трех человек из его команды. Впрочем, тоннаж этого судна, должно быть, не превышал 500 тонн, потому что в списках объединенного комитета по учету потерь оно не числится. Линч доложил, что видел эскадренный миноносец периода примерно русско-японской войны. Этот эсминец изо всех сил старался не отставать от своего конвоя. Очевидно, эскортных кораблей у противника осталось катастрофически мало.

Подводной лодке «Танни» был назначен район вблизи Симоносэкского пролива на чрезвычайно оживленном в прошлом маршруте Корея — Внутреннее Японское море. Однако судов там не оказалось. Очевидно, атаки с воздуха и постановка мин нашими самолетами в этом районе вынудили противника избегать его. Капитан 3 ранга Пирс направился на север, прошел в непосредственной близости от береговой черты и побывал в двух портах, как он выразился, «пытаясь выгнать японцев из кустов», но безуспешно. Пирс заходил и в район подводной лодки «Боунфиш». Незадолго до ее гибели он переговорил через мегафон с Ларри Эджем. Наиболее напряженным моментом в боевом походе «Танни» явилась артиллерийская дуэль с двумя японскими эскадренными миноносцами.

Стая Боба Риссера действовала у корейского побережья. Этот район оказался плохим местом для охоты не только из-за малочисленности судов, но и из-за бесконечных туманов. Кроме того, он кишел рыболовными суденышками, которые в условиях малой видимости представляли для лодок известную опасность. Тем не менее «Флайинг Фиш» потопила два судна («Тага Мару» и «Мэйсэй Мару») общим тоннажем 4113 тонн, повредила два малых буксира и уничтожила артиллерией десять барж, груженных кирпичом.

Подводная лодка «Бауфин» капитана 3 ранга Алека Тайри действовала неподалеку от границ России и поэтому при опознавании объектов атаки должна была соблюдать особенную осторожность. Тайри обнаружил немного судов. Ему сильно мешали туман и рыбацкие шхуны. На его счету два судна — «Сине Мару № 3» и «Акиура Мару» (всего 2785 тонн). Кроме того, он сильно повредил артиллерийским огнем 20-тонную шхуну.

«Тиноса» под командованием Дика Латама крейсировала у южного побережья Корейского полуострова. Латаму также сильно мешали рыболовные суда, но в обнаружении целей ему везло.

Жертвами его торпед явились четыре грузовых судна, одно из которых было потоплено тремя торпедами у исторического острова Цусима и отправилось на дно с рекордной быстротой — через 35 секунд. Еще одно грузовое судно тоннажем около 4000 тонн было повреждено, но сумело удрать. Однажды во время артиллерийского обстрела транспорта неподалеку от Бокуко Ко туман, который до этого окружал подводную лодку сплошной стеной, неожиданно рассеялся, и командир обнаружил, что «Тиноса» находится у самого берега, представляя собой отличную мишень для береговых батарей или самолетов, окажись они тут. Тем не менее он решил не упускать своей жертвы и, прежде чем уйти мористее, добил-таки транспорт. За этот поход Латам потопил несколько судов общим тоннажем 6701 тонну.

24 июня, то есть после 17 дней пребывания в Японском море, подводные лодки собрались южнее пролива Лаперуза. Не было только «Боунфиш». Последний раз ее видели с «Танни». День 24 июня был потрачен на подход к исходной линии для ночного прорыва через пролив. В полночь все подводные лодки всплыли, построились в две кильватерные колонны и, несмотря на густой туман, 16-узловым ходом направились в пролив. Туман в узкостях обычно не радует моряков, но в данном случае, когда опасность наскочить на берег была устранена наличием радиолокатора, туман сыграл положительную роль, скрыв лодки от наблюдателей противника. По нашим сведениям, пролив Лаперуза был минирован, но имеющиеся данные говорили о том, что мины поставлены японцами на большом углублении, чтобы преградить путь лодкам, идущим в подводном положении, и обеспечить свободный проход нейтральных русских судов и японских кораблей противолодочной обороны. Прорыв в надводном положении и в кильватерной колонне уменьшал угрозу от мин, но мне думается, что на двух головных лодках неприятный холодок не раз пробегал по спинам людей. Участники этого перехода рассказывали мне потом, что более точного соблюдения места в строю они никогда не видели. На «Сидог», возглавлявшей одну из колонн, в решающий момент отказал радиолокатор, и она была вынуждена уступить свое место «Кревалле». Подобной чести на последней, по всей вероятности, не очень желали.

Вскоре после полуночи был установлен радиолокационный контакт с каким-то судном. Когда ветер на некоторое время развеял туман, с лодок увидели русский транспорт, шедший с включенными огнями. Встревоженные видом затемненных кораблей, русские включили прожектор, который мог наделать неприятностей, окажись поблизости какой-нибудь японский дозорный корабль. Подводные лодки дали полный ход и

стремительно понеслись в глубоководное Охотское море. 25 июня в 02.50 они разошлись, и каждая своим курсом направилась в Пирл-Харбор. «Операция Барни» закончилась.

Выйдя в Охотское море, Хайдмэн донес о потере «Боунфиш» и оставил у самого выхода из пролива Лаперуза подводную лодку «Танни», чтобы еще раз попытаться вызвать «Боунфиш» по радио. Однако связаться с ней так и не удалось.

Командир «Танни» рассказал, что утром 18 июня разговаривал с Эджем и тот попросил разрешить ему дневной поиск в подводном положении в заливе Тояма, который находится в средней части западного побережья острова Хонсю. Каждой подводной лодке был назначен определенный район. Других ограничений в передвижении мы им не ставили. «Танни», являвшаяся главной лодкой стаи из трех лодок, перешла в район «Боунфиш» потому, что не нашла объектов для атаки в своем районе. Участок, на вход в который Эдж запрашивал разрешение, находился в пределах отведенного ему района, поэтому разрешение было простой формальностью. Командир «Боунфиш» хотел, собственно, сообщить старшему, куда он намерен направиться.

Тояма — большой залив. Он врезается в сушу миль на 50, ширина входа в него составляет около 40 миль. Залив довольно глубок, и глубины в 1000 метров встречаются на значительном расстоянии от входа. У юго-западного побережья острова Хонсю самолеты В-29 в свое время поставили магнитные мины, поэтому подводным лодкам было приказано не заходить в районы с глубинами менее 90 метров. Я останавливаюсь на этих подробностях потому, что в послевоенное время кое-кто необдуманно обвинял капитана 3 ранга Эджа в том, что он завел свой корабль в «опасные воды». Залив Тояма был не опаснее какой-нибудь другой части Японского моря, а риска в действиях «Боунфиш» было не больше, чем в действиях остальных восьми лодок группы «морских дьяволов». Из японских донесений мы теперь знаем, что 18 июня у входа в залив Тояма противолодочный корабль атаковал подводную лодку, сбросив при этом большое количество глубинных бомб. На поверхности моря появились обломки и большое масляное пятно.

«Боунфиш» погибла во время восьмого похода. Объединенный комитет армии и флота по учету потерь относит на ее боевой счет 12 судов (включая эскадренный миноносец и два танкера) общим тоннажем 61345 тонн. Два самых крупных судна она потопила во время последнего похода. Потеря «Боунфиш» омрачила нашу радость, вызванную успехом «операции Барни». Однако сам факт успешного прорыва подводных лодок через минированный

Корейский пролив явился доказательством того, что мы располагаем оборудованием, благодаря которому Японское море навсегда перестало быть «частным японским озером».

Количество потопленных судов в июне было в три раза больше, чем в мае, но все же далеко не достигало среднемесячных цифр 1942–1943 годов. Объектов для атаки было очень и очень мало. По данным объединенного комитета по учету потерь, 25 подводных лодок (из них одна английская) потопили 46 торговых судов (в том числе два танкера) общим тоннажем 81302 тонны и 7 боевых кораблей (в том числе тяжелый крейсер, фрегат и подводная лодка) общим водоизмещением 14442 тонны. Из них 27 торговых судов (53642 тонны) и подводная лодка (1142 тонны) были потоплены в Японском море подводными лодками группы «морских дьяволов».

Большой успех выпал на долю упомянутой английской подводной лодки, потопившей японский крейсер «Асигара». Английская лодка «Тренчант» капитана 3 ранга Хезлета, крейсируя в Яванском море, перехватила донесения «Блюбэк» и «Чабб» об обнаружении тяжелого крейсера типа «Асигара», который вошел в порт Батавия. Незадолго до этого Хезлету было приказано перейти на новую позицию у малайского побережья. Однако Хезлет добился разрешения остаться в районе Суматры и, предвидя возвращение крейсера в Сингапур, направился в северную часть пролива Банка. «Тренчант» связалась с английской подводной лодкой «Стиджиен», и последняя заняла позицию немного севернее пролива Банка.

Перед рассветом 8 июня, находясь уже в проливе, «Тренчант» получила сообщение с «Блюбэк» о появлении тяжелого крейсера и эскадренного миноносца, следовавших на север. Вскоре на «Тренчант» заметили эскадренный миноносец типа «Камикадзэ», и подводная лодка пошла на сближение. Крейсера нигде не было видно. На эскадренном миноносце заметили подводную лодку и открыли по ней огонь, который заставил Хезлета отойти на полной скорости. Хезлет выпустил по эскадренному миноносцу торпеду из кормового аппарата, но она прошла мимо. Командир подводной лодки был уверен, что его встреча с эскадренным миноносцем заставит крейсер держаться ближе к берегу Суматры. Исходя из этого предположения, он направился к побережью и вскоре оказался в двух милях от береговой черты.

Около полудня в перископ был обнаружен неохраняемый крейсер, приближавшийся с юга. К удивлению Хезлета, он шел постоянным курсом. Атака могла бы быть чрезвычайно простой по выполнению, если бы командир лодки не решил, что крейсер должен будет оставить скалы острова Фредерик-Хендрик с левого

борта и повернет прямо к позиции лодки. Поэтому Хезлет не пошел на сближение. Однако крейсер продолжал идти прежним курсом и оставил остров по правому борту. Теперь «Тренчант» пришлось развить максимальную скорость, чтобы занять хоть сколько-нибудь подходящую позицию для атаки. Дистанция 22 кабельтовых, 30 градусов позади траверза цели — вот все, что удалось сделать.

В дополнение к шести торпедным аппаратам внутри прочного корпуса английские подводные лодки данного типа имеют еще два надводных торпедных аппарата в носовой части. Для верности Хезлет выпустил по крейсеру все восемь торпед. Японцы заметили их, но было уже поздно. Пытаясь пропустить торпеды вдоль бортов, командир крейсера был вынужден повернуть прямо на них. Предпринимать такой маневр, имея подводную лодку позади траверза, было ошибкой, но при повороте от торпед крейсер неминуемо сел бы на мель. Минуты, когда делалась эта отчаянная попытка уклониться от неумолимо приближавшихся торпед, были мучительными для тех, кто находился на мостике. Палубы крейсера были заполнены людьми в защитном обмундировании, которые, возможно, эвакуировались из Голландской Восточной Индии.

Первая торпеда попала впереди четвертой башни и взорвалась со страшной силой. Через несколько секунд после нее взорвались две другие, затем еще две. Пять попаданий из восьми торпед, выпущенных с дистанции в 22 кабельтова, — отличный результат! «Асигара» окутался дымом, но его зенитные установки открыли огонь по перископам «Тренчант», которые были подняты, так как все члены экипажа по очереди следили за гибелью крейсера. Пассажиры и команда торопливо покидали горящий корабль. Крен его на правый борт быстро увеличивался. Наконец, примерно через полчаса после попадания торпед, крейсер медленно перевернулся и скрылся в бурлящем водовороте.

Глава 19

Во время совещания, на котором шла речь о взаимодействии подводных лодок с 3-м флотом адмирала Хэлси, готовившимся к намеченным на июль ударам с воздуха и моря по Японии, я узнал, что сведения о наших возможностях обнаруживать мины натолкнули офицеров штаба Хэлси на кое-какие мысли. Им нужно было, чтобы подводные лодки разведали районы, через которые линейные корабли и крейсера должны будут проходить для занятия артиллерийских позиций для обстрела побережья. От нас требовалось лишь определить границы минных заграждений, а не форсировать их. Учитывая накопленный опыт, мы легко могли справиться с этим заданием. Однако просьба застала нас врасплох, так как все подводные лодки, оснащенные гидролокаторами, находились в Японском море.

Но в это время гидролокационная аппаратура устанавливалась на подводной лодке «Редфин», находившейся в базе на острове Гуам, и «Раннер II», стоявшей в Пирл-Харборе. Работы на этих подводных лодках были спешно закончены, и «Раннер II» направилась к северо-восточному побережью острова Хонсю, где 3-му флоту предстояло уничтожить несколько промышленных объектов. Мины были обнаружены только в одном или двух районах, и мы сообщили об этом командованию 3-го флота. «Редфин», оборудованная мало чем отличающимися друг от друга обнаружителями мин типа «OL» и «MATD», вначале была направлена на север к побережью острова Хоккайдо, где адмирал Хэлси намеревался уничтожить два объекта, одним из которых являлся сталелитейный завод в Муроране, а затем — к южному побережью острова Хонсю.

Для обеспечения скрытного подхода 3-го флота к берегам Японии адмирал Хэлси хотел также, чтобы подводные лодки предварительно уничтожили дозорные корабли противника, как это уже делалось в интересах 5-го флота. Кроме того, подводные лодки должны были нести спасательную службу. Эти просьбы не создавали особой проблемы для нас. Для действий против дозорных кораблей противника были выделены семь подводных лодок под общим командованием командира «Пайпер» капитана 3 ранга Мак-Магона. После выполнения этой задачи они должны были заняться спасением сбитых летчиков.

Дозорных кораблей подводным лодкам обнаружить не удалось, но летчиков они спасли немало.

Глубокой ночью 20 июля на дальнем разведчике-бомбардировщике, прибывшем с Сайпана, я вылетел в штаб

контрадмирала Файфа, куда собирался уже давно. На Кавите и Манилу жалко было смотреть. Когда-то красивые и живописные города теперь лежали в руинах. В их гаванях виднелись целые леса мачт потопленных судов.

Я обнаружил, что в джунглях на северном берегу бухты Субик, там, куда в прежние дни мы ходили охотиться на кабанов и оленей, Файф строит новую базу подводных лодок и лагерь отдыха. Постройка двух свайных пирсов была закончена, и две американские и две английские плавучие базы с подводными лодками у их бортов уже стояли на якорях недалеко от берега. За исключением кино и пляжа, никаких развлечений для личного состава здесь не было.

Мы с Файфом всегда согласовывали только основные вопросы, предоставляя разбираться со множеством остальных нашим штабам.

Во второй половине того же дня, намереваясь совершить погружение на одной из карликовых лодок типа «ХЕ», я отправился на борт английской плавучей базы «Бонавенчер», которой командовал капитан 2 ранга Фелл, одновременно являвшийся командиром дивизиона базировавшихся на эту плавбазу подводных лодок. Карликовые лодки готовились к прорыву в гавань Сингапура, чтобы поставить мины и прикрепить подрывные заряды к подводным частям тяжелых крейсеров «Мёко» и «Такао», которые нашли там убежище после того, как были сильно повреждены подводными лодками «Бергол» и «Дартер». Карликовые лодки должны были также перерезать в районе Сайгона кабель, связывавший Гонконг с Сингапуром. По довольно рискованному и смелому плану две лодки «ХЕ» предполагалось отбуксировать ко входу в гавань Сингапура более крупными подводными лодками, после чего карликовые лодки должны были войти в базу самостоятельно, преодолев в случае необходимости заградительные сети. Здесь им предстояло прикрепить заряды с часовым механизмом к крейсерам и затем уйти. Лодки-буксиры должны были ждать их в условленной точке. Мне все это казалось равносильным самоубийству, но экипажи карликовых лодок справились с заданием и остались живы.

По прибытии на остров Гуам адмирал Нимиц вызвал меня и вновь предупредил о необходимости подготовиться к установлению разграничительной линии для действий в Японском море американских и русских подводных лодок, так как 15 августа Россия, по нашим сведениям, должна была вступить в войну. Вскоре я представил план и запросил о порядке и сигналах опознавания.

Однажды во время боевого патрулирования подводная лодка

«Хэддоу» капитана 3 ранга Линча затеяла опасную «игру в прятки» с двумя японскими фрегатами и, применив наше новейшее оружие, потопила один из них. 1 июля, находясь у западного побережья Кореи, Линч попал в густой туман. Слишком малые глубины в этом районе не сулили ничего хорошего в случае встречи с противником, поэтому он был рад туману, надежно укрывавшему подводную лодку. Наскочить на мель или на берег Линч не боялся, так как бесшумный эхолот и радиолокатор вполне обеспечивали навигационную безопасность плавания. Вскоре после полудня был установлен радиолокационный контакт с направлявшимся в Японию конвоем, который шел прямо на подводную лодку. Судя по всему, конвой состоял из пяти судов, следовавших в кильватерной колонне с эскортными кораблями по левому борту. Поэтому «Хэддоу» отошла немного к западу, чтобы атаковать конвой с правого борта.

Выйдя на позицию залпа и ориентируясь по данным радиолокатора, Линч выпустил восемь торпед в четыре первых судна колонны. В этот напряженный момент «рыболовное судно», на которое никто не обращал внимания, внезапно вынырнуло из тумана, и Линч, к своему удивлению, обнаружил, что это новейший фрегат. Быстро сближаясь, фрегат шел встречным курсом и, видимо, намеревался таранить подводную лодку. Когда дистанция сократилась до 700 метров, Линч приказал: «Сигнальщики вниз! Самый полный вперед! Лево на борт». Затем он скомандовал: «Погружение!», но в этот момент вахтенный офицер заметил, что фрегат отворачивает. Быстро последовала команда: «Стоп погружение. Право на борт!».

В результате корабли прошли друг от друга в 450 метрах. Фрегат вел огонь из всех орудий, но подводная лодка каким-то чудом уцелела. Затем фрегат начал преследование, но «Хэддоу», успев к этому времени развить скорость в 20 узлов, устремилась к глубоководному району, оставляя за собой дымовую завесу. Вскоре к ее преследователю присоединился еще один эскортный корабль.

Тем временем акустики на «Хэддоу» отметили попадания всех восьми торпед, и сигнальщик, осматривавший горизонт в перископ, доложил о появлении над слоем тумана грибообразных дымов и взлетевших вверх обломков. Все было очень хорошо, если бы не фрегат, который находился всего в 1200 метрах и вел по лодке интенсивный огонь. Рано или поздно один из его 120-мм снарядов должен был угодить в «Хэддоу». У Линча остались всего две торпеды в кормовых аппаратах. Одна из них и была тем новым секретным оружием, которого мы так долго ожидали.

Несомненно, этот случай давал прекрасную возможность для испытания его эффективности. Были срочно произведены необходимые расчеты, и торпеда вышла из аппарата. Медленно тянулись минуты, но взрыва почему-то не было. Наконец в тумане со стороны кормы послышался сильнейший взрыв, а вслед за ним взрывы четырех глубинных бомб. О том, что случилось, нетрудно было догадаться. Торпеда прошла мимо первой цели, но попала во вторую. На корабле взорвались приготовленные для «Хэддоу» глубинные бомбы, решив участь корабля.

Фрегат немедленно отвернул и лег на обратный курс, чтобы оказать помощь своему партнеру, но на нем скоро убедились, что помогать, собственно, некому. «Хэддоу», оторвавшись от преследователей на расстояние 50 кабельтовых, пошла на погружение, а японец направился к своему конвою. Мы считали, что Линч уничтожил четыре цели, но объединенный комитет по учету потерь относит на его счет только два грузовых судна и фрегат.

Подводные лодки, оборудованные установками для обнаружения мин и предназначенные для действий в Японском море, продолжали поступать к нам. Подводные лодки «Сеннет», «Поджи», «Парго» и «Джэллао», успешно прошедшие испытания, рвались в район боевых действий, пока война еще не кончилась. Новейшие установки по сравнению со старыми имели большие преимущества. По помехам, создаваемым плавающими ящиками, мы научились обходить участки, где японские лихтеры разгружали всяческий мусор. При встрече со стаями дельфинов приемники установки типа «QLA» легко улавливали создаваемый ими шум, который разносился по всей лодке.

Ночью 18 июля во время обстрела 3-м флотом японского побережья подводная лодка «Гэбилан» капитана 3 ранга Пархэма едва не погибла от огня своих кораблей, как это случилось с подводной лодкой «Наутилус» у атолла Тарава. Когда адмирал Хэлси решил выслать оперативное соединение крейсеров на поиски судов противника, «Гэбилан» находилась примерно в 40 милях к северо-востоку от Токийского залива и занималась спасением сбитых летчиков. Мы немедленно передали на «Гэбилан» радиограмму с приказом оставить этот район и оповестили 3-й флот о ее местонахождении. Однако, по выражению адмирала Дика Эдвардса, «всегда найдется такой человек, до которого не доходят слова». В ту ночь два эскадренных миноносца оперативного соединения, обнаружив радиолокаторами подводную лодку, открыли по ней огонь. Билл Пархэм рассказывал потом, что, пока он при большой встречной волне загонял подводную лодку под воду, она раз десять

попадала в вилку. На «Гэбилан» было 15 спасенных летчиков. Подобного рода происшествия, разумеется, не радовали нас.

Ночью 24 июня другая подводная лодка, несшая спасательную службу, опять-таки едва спаслась от орудий «буйствующего» 3-го флота. «Тороу» под командованием капитана 3 ранга Гранта находилась вблизи побережья острова Сикоку. Получив сообщение о гибели одного из наших самолетов, Грант оставил свою позицию и направился в указанную точку. Никого из экипажа сбитого самолета обнаружить ему не удалось. В 18.00 самолеты воздушного прикрытия «Тороу» улетели, оставив ее без прикрытия в районе, где должно было пройти оперативное соединение 3-го флота. В 19.00 Грант доложил по радио о положении, в котором оказалась его подводная лодка. Командование подводных сил Тихоокеанского флота отрепетовало его донесение тем, кого оно касалось. Но, несмотря на это, эскадренный миноносец «Колохен», обнаружив «Тороу» ночью, начал преследование. Командир эскадренного миноносца пытался установить принадлежность обнаруженной подводной лодки с помощью радиотелефона и станции опознавания, но на подводной лодке подобная установка по какой-то причине была выключена. С «Тороу» попробовали установить связь при помощи сигнального фонаря, но из-за плохой видимости световой сигнал не был замечен.

С дистанции 36 кабельтовых «Колохен» открыл огонь и с первого же залпа захватил «Тороу» в вилку. Увидев вспышки орудий, Грант погрузился и поэтому избежал попаданий. Глубинные бомбы не были сброшены. Очевидно, на эскадренном миноносце решили, что потопили надводное судно. Следуя со скоростью 18 узлов, «Колохен» не мог пользоваться своей гидроакустической установкой. Поэтому на опознавательные сигналы, поданные гидролокатором лодки, ответа не было.

В июле наш счет потопленных судов оказался самым низким по сравнению с предыдущими месяцами. По данным объединенного комитета по учету потерь, 14 подводных лодок потопили 13 торговых судов (в том числе три небольших танкера) общим тоннажем 28452 тонны и 9 боевых кораблей (в том числе эскадренный миноносец, два фрегата и подводную лодку) общим водоизмещением 6505 тонн.

Как по количеству, так и по тоннажу потопленных судов впереди была подводная лодка «Сеннет». В Японском море она потопила танкер, грузо-пассажирское судно и два транспорта общим тоннажем 13105 тонн. Добычи в этом районе становилось все меньше, и, несмотря на присутствие там пяти наших лодок, удалось уничтожить всего пять судов противника. Большая часть

других судов и кораблей была потоплена в Желтом море, Сиамском заливе и Яванском море. Даже подводная лодка «Барб», обычно возвращавшаяся из боевого похода с отличным уловом, обнаружила чрезвычайно мало целей. Она вела патрулирование в Охотском море в районе пролива Лаперуза. Потопив небольшое грузовое судно и фрегат в первые дни июля, «Барб» не встретила больше ни одного подходящего судна.

Когда она крейсировала недалеко от острова Сахалин, внимание подводников привлекли поезда, следовавшие вдоль берега и, безусловно, перевозившие сотни тонн вражеских грузов. Но как потопить поезд? Решение созрело быстро: высадиться на берег и подорвать один из поездов. Эта диверсия нарушила бы железнодорожное сообщение противника и уничтожила бы некоторое количество подвижного состава, что могло заставить японцев перевозить грузы морем. Место высадки было выбрано там, где железная дорога подходила особенно близко к берегу и где местность удалось обследовать через перископ. Для переправы на берег могли служить две резиновые лодки, способные поднять 8 человек, а для подрыва поезда и железнодорожного пути — один из 25-килограммовых подрывных зарядов, предназначенных для уничтожения подводной лодки в случае крайней необходимости. Были вызваны добровольцы.

С наступлением ночи «Барб» подошла к берегу на 900 метров. На воду были спущены надувные лодки с диверсионной группой. Возглавлял ее лейтенант Уокер. В качестве условных сигналов были приняты крики ночных птиц. К несчастью, навигационное определение места корабля было неточным, а выбранные диверсионной группой береговые ориентиры оказались скрытыми дымкой. В результате подрывники высадились прямо у порога какого-то дома. Хорошо, что здесь не было собаки.

После непродолжительной разведки основная группа, оставив охрану у лодок, обошла дома и осторожно направилась в глубь острова. То, что с моря представлялось обыкновенной травой, оказалось высоким камышом, который при каждом движении производил сильный шум. Метров через 200 подрывники вышли на шоссе. Еще раз произвели разведку. Вокруг никого. Лейтенант Уокер тихо скомандовал: «За мной!», перебежал дорогу и нырнул в кювет. Преодолев еще 100 метров, подводники, наконец, вышли к железнодорожному полотну. Немного отдышались и начали копать. В ночной тишине звонкие удары кирок и лопат слышались настолько отчетливо, что их пришлось отложить в сторону. Стали копать руками. Вдали на путях появился мерцающий огонек. Приникли к рельсам — никакого звука. Опять за работу. Неожиданно появился поезд, приближавшийся со

страшным грохотом. Все бросились искать укрытия. Поезд с высунувшимся из будки паровоза машинистом прошел мимо, и работа продолжалась ускоренным темпом. Наконец заряд заложен, цепи проверены, следы замаскированы и — в обратный путь. С трудом преодолели на резиновых лодках большие волны прибоя. Пройдя уже около двух третей обратного пути, подрывники заметили приближающийся поезд. Это было красивое зрелище: взрыв заряда, сопровождаемый взрывом паровозного котла, был сильнее, чем ожидали. В яркой вспышке пламени было видно, как высоко вверх взлетели обломки. Вагоны сгрудились, смялись и на глазах превратились в груду обломков. Японские газеты после этого сообщили, что крушение было вызвано авиационной бомбой. «Скрытная служба» снова осталась в тени.

После этой вылазки командир «Барб» решил захватить небольшой остров в Охотском море, на котором японцы содержали котиковый заповедник. Однако предварительное изучение объекта в перископ показало, что на острове, по всей вероятности, имеется сильный гарнизон: были видны многочисленные пулеметные точки, 76-мм орудие и несколько дотов. Было очевидно, что десантная группа подводной лодки, состоящая из восьми человек, явно недостаточна для выполнения такой задачи. Поэтому «Барб» вынуждена была довольствоваться только обстрелом острова с дистанции 700 метров. Ей удалось разрушить склады и казармы, повредить другие объекты и полностью подавить ответный огонь. В конце боевого похода командир «Барб» решил испытать опытную 75-мм реактивную установку, стоявшую в носовой части лодки. Он обстрелял несколько пунктов на Хоккайдо и Сахалине.

1 августа я отправился на подводной лодке «Торск» на наш учебный полигон, чтобы опробовать ее гидролокационную установку. К тому времени мы имели очень хорошую карту минных заграждений в Корейском проливе, но при форсировании его по-прежнему должны были соблюдать величайшую осторожность, чтобы японцы не поставили нас в дурацкое положение, создав новые заграждения. Гидролокатор на «Торск» работал отлично и обнаруживал мины на дистанции 1500 метров. За «Торск» наступила очередь «Пайпер». После нее я побывал на «Стиклбэк».

В эти же дни мы получили обрадовавшее нас донесение: подводная лодка «Эспро» капитана 3 ранга Эшли среди белого дня спасла в заливе Сагами летчика армейской авиации. «Эспро» несла спасательную службу южнее Токийского залива под прикрытием двух бомбардировщиков B-17 и двух истребителей.

Около 11.00 Эшли доложили по радиотелефону, что в залив Сагами спустился на парашюте сбитый летчик. Для выяснения обстановки Эшли послал туда B-17, с которого через несколько минут сообщили, что летчику сброшена спасательная лодка. B-17 стал кружить над этим местом, которое находилось от «Эспро» на расстоянии 40 миль. Даже если никто не помешал бы переходу подводной лодки, на него потребовалось бы два часа, поэтому командир дал полный ход. Два самолета B-24 сменили бомбардировщики B-17, а истребители «Мустанг» донесли, что горючего у них осталось максимум на два часа. Пока «Эспро» добиралась до залива, несколько японских истребителей атаковали «Мустангов» и в жестокой схватке сбили один из них. Он упал неподалеку от лодки, но никаких следов летчика обнаружить не удалось. B-24 атаковали истребители противника и отогнали их, а второй «Мустанг» направился на свой аэродром.

В 13 часов были замечены спасательная лодка и истребители противника, обстреливающие ее. Эшли вызвал несколько B-24, которые отогнали японцев и остались прикрывать подводную лодку. Вскоре с правого траверза появился японский бомбардировщик. Воздушное прикрытие отогнало и его. В 13.18 подводная лодка подошла к сбитому летчику, но в этот момент опять появился японский бомбардировщик. B-24 завязали с ним бой, в котором приняла участие и «Эспро», добившаяся нескольких попаданий в левое крыло вражеского самолета из своего 20-мм автомата. Однако японцу удалось выйти в атаку на подводную лодку, и ей пришлось срочно погрузиться, причем она едва не пострадала от двух близких разрывов бомб. В перископ было видно, как бомбардировщик, окутавшийся дымом и пламенем, упал в воду.

«Эспро» всплыла, но не успел летчик подгрести к ней, как она была загнана под воду другим бомбардировщиком. Вновь неподалеку упали две бомбы. Дело принимало плохой оборот. Стоило ли еще раз всплывать, чтобы подобрать авиатора? Жертвовать кораблем и его командой для спасения одного человека было нецелесообразно, а о том, сколько аэродромов находилось вокруг залива, знал один только господь бог. Тем не менее командир лодки, заметив, что B-24 сбили второй атаковавший его самолет, решил предпринять последнюю попытку. Подняв выносную антенну, командир лодки запросил летчиков, можно ли ему всплыть. В ответ он услышал: «Думаем, что да. Мы только что сбили еще одного японца».

На этот раз, как только «Эспро» всплыла, трое человек выскочили на верхнюю палубу и быстро подняли на борт летчика. Самолетам было дано указание возвратиться на базу. Повторных

приглашений им не потребовалось, и они начали набирать высоту. Через две минуты был установлен радиолокационный контакт с самолетом противника, который шел прямо на лодку. «Эспро» срочно погрузилась.

События развивались стремительно. 7 августа 38-му оперативному соединению предстояло нанести удар по острову Кюсю. После наступления темноты 6 августа подводные лодки спасательной службы должны были занять назначенные позиции у побережья острова. Однако около 18.00 6 августа по телетайпу в мой штаб поступило сообщение о том, что удар отменен. Ничего необычного в этом не было, но в заключительной части сообщения предписывалось отвести все корабли не менее чем на 100 миль от побережья Кюсю. Это было загадочно, и я приказал дежурному офицеру штаба добраться на летающей лодке до штаба главнокомандующего Нимица и там попытаться узнать причину этого указания, а также выяснить, в течение какого времени оно остается в силе.

Несмотря на это указание, мы продолжали готовить подводные лодки «Кэтфиш» и «Раннер» к минной разведке в районе юго-восточного и юго-западного побережий острова Кюсю. Планы высадки на остров («операция Олимпик») уже были спущены командирам оперативных соединений, и нам предстояло выявить минные заграждения, чтобы тральщики без задержки могли приступить к тралению.

После продолжительного отсутствия дежурный офицер возвратился и доложил, что в штабе никто не смог сообщить ему более того, что уже сказано в сообщении. Он, очевидно, думал, что от него скрыли интересующие нас подробности, и поэтому добавил: «По-моему, чтобы разузнать об этом, нужен по крайней мере вице-адмирал». Я решил выяснить вопрос с загадочным указанием у адмирала Нимица, но этого не потребовалось. Рано утром на Хиросиму была сброшена атомная бомба.

В штабе главнокомандующего Нимица, несомненно, были люди, которые знали об атомной бомбе, но для нижестоящих штабов, включая и мой, она явилась полной неожиданностью. Командир одной из наших подводных лодок, находившейся в Восточно-Китайском море в 200 милях от места взрыва, донес, что видел яркую вспышку, и с беспокойством запрашивал, не станут ли воды, в которых он действовал, радиоактивными и не повредит ли это ему.

Я не верю, что тогда кто-либо из нас воспринял это событие как окончание войны, хотя в большей части нашей послевоенной литературы этот факт расценивается именно так[14].

Вторая атомная бомба разрушила большую часть Нагасаки —

важного города на острове Кюсю. Правда, порт и судостроительные заводы не пострадали, но сообщение с остальными частями Японии было прервано.

Применение атомных бомб рассматривалось нами в связи с «операцией Олимпик», и мы без промедления приступили к переброске подводных лодок в Японское море (к этому времени мы хорошо освоили форсирование японских минных заграждений), уничтожению остатков когда-то многочисленного японского торгового флота в Охотском и Желтом морях, а также к спасению сбитых летчиков и поиску мин в водах, омывающих остров Кюсю. В Пирл-Харборе мы имели две подводные лодки, которые уже были оборудованы для действий в качестве кораблей радиолокационного дозора и наведения истребителей и проходили необходимую подготовку.

В это же время в штабе главнокомандующего Нимица при участии офицеров штаба генерала Макартура состоялось предварительное обсуждение «операции Коронет», намеченной на март 1946 года.

9 августа в 06.00 дежурный офицер штаба поднял меня с постели сообщением о том, что Россия объявила войну Японии.

Я немедленно пошел к начальнику штаба главнокомандующего Нимица и попросил дать мне таблицы опознавательных сигналов, но оказалось, что они еще не получены. В районах, отведенных русским, у меня действовали две подводные лодки. Их мы перевели на нашу сторону от разграничительной линии, принятой на Потсдамской конференции.

Через несколько дней эфир заполнился сообщениями о том, что японцы согласны на капитуляцию при условии сохранения жизни императору. Я никогда не пойму, почему мы пошли на это. Во всяком случае, в военных кругах все сходились на том, что японский император заслужил место рядом с Гитлером и Муссолини. Мне было известно о приказе военно-воздушным силам не бомбить его дворец. Я думал, это делается для того, чтобы сберечь императора для виселицы. Однако вконец запутавшиеся люди из государственного департамента, которые в свое время дали согласие на процесс в связи с потоплением «Ава Мару», снова добились своего, и 14 августа в 23.04 адмирал Нимиц приказал разослать в нижестоящие штабы телеграмму об окончании действий военно-морских сил на Тихом океане. Телеграмма гласила:

> «Прекратить наступательные действия против японских сил. Продолжать поиск и патрулирование.

Держать в готовности силы обороны и внутренней безопасности. Остерегаться вероломных атак со стороны подразделений и отдельных солдат противника».

К моменту «прекращения огня» на Тихом океане имелось 169 боевых подводных лодок и 13 лодок типа «S», использовавшихся в качестве мишеней при боевой подготовке эскадренных миноносцев и других противолодочных кораблей. 22 подводные лодки несли спасательную службу. Часть лодок находилась на ремонте в США или переоборудовалась на наших базах. Остальные вели боевое патрулирование. Вот в какую внушительную силу превратился небольшой отряд, насчитывавший всего 51 подводную лодку, с которыми мы начали войну.

Постепенно в штабе стали накапливаться донесения о результатах боевых действий подводных лодок за последние 15 дней войны. Конечно, достижения были невелики, но и они свидетельствовали о том, что наши парни честно несли свою службу до последнего дня. Семь подводных лодок потопили пять торговых судов общим тоннажем 15433 тонны и четыре боевых корабля общим водоизмещением 4060 тонн. За исключением трех, все суда и корабли были уничтожены в Японском море.

Последнюю в подводной войне победу одержала «Спайкфиш». Ночью 13 августа в Восточно-Китайском море она установила радиолокационный контакт с каким-то объектом и, сблизившись, опознала большую японскую подводную лодку. Но «Спайкфиш», по-видимому, обнаружила себя, так как японская подводная лодка немедленно погрузилась. Командир «Спайкфиш» рассудил, что на месте командира японской лодки он лег бы на обратный курс. Руководствуясь этим соображением, он изменил курс и снизил скорость до предполагаемой подводной скорости противника. Догадка подтвердилась, и в полночь японская подводная лодка вновь была обнаружена на поверхности.

К этому времени командир «Спайкфиш» связался по радио со штабом командующего подводными силами Тихоокеанского флота и получил подтверждение, что своих подводных лодок в этом районе нет. Тем не менее во избежание ошибки он решил дождаться утра, чтобы уточнить принадлежность обнаруженной подводной лодки. Перед рассветом «Спайкфиш» погрузилась. После внимательного наблюдения в перископ командир убедился, что подводная лодка является японской. Шесть торпед быстро отправили ее на дно. Уцелел только один человек. Он был подобран и сообщил, что жертвой «Спайкфиш» оказалась «I-373».

Таким образом, общее число подводных лодок противника,

потопленных союзниками на Тихом океане и прилегающих районах, составило 30 единиц. Из них подводными лодками США потоплено 23 японские и 2 немецкие лодки, подводными лодками Голландии — одна немецкая, английскими — 2 японские и 2 немецкие лодки.

Две немецкие и две японские лодки, числящиеся на счету английских подводников, были потоплены в Малаккском проходе, не входившем в нашу операционную зону на Тихом океане. Тем не менее я включил их в этот список потому, что они были уничтожены не далее чем в 200 милях от нашей зоны боевых действий и не вошли в сводки о потоплении немецких и японских подводных лодок в зоне Индийского океана.

Подводная лодка «Пайпер», рыскавшая в поисках добычи в Японском море, захватила несколько пленных. Позволю себе остановиться на этом эпизоде, так как действия моряков с «Пайпер» при поимке пленных характерны для многих случаев подобного рода, имевших место во Второй Мировой войне. 14 августа «Пайпер» наткнулась на двух матросов с потопленного японского судна. Было сделано несколько попыток взять их на борт. Однако всякий раз, когда лодка подходила к ним, они покидали свою шлюпку и отплывали от нее. Два лейтенанта попросили разрешения доставить упрямых японцев на борт лодки. Они разделись и прыгнули в воду, захватив с собой на всякий случай по ножу в зубах. С одним из японцев пришлось повозиться. В конце концов ему скрутили руки и водворили на корабль. Не успели спустить этих пленных вниз в пустой артиллерийский погреб, как была замечена еще одна спасательная шлюпка с четырьмя японцами. Эти, не сопротивляясь, схватили брошенный им конец и подошли к борту подводной лодки. Трое поднялись на борт довольно охотно, но четвертый в последний момент бросился в воду и отплыл в сторону. Затем он лег на спину и демонстративно оголил грудь, очевидно, ожидая, что его расстреляют. Лейтенант нырнул в воду и после непродолжительной борьбы подтащил к борту и его, жадно хватавшего воздух.

В это время всем командирам подводных лодок Тихоокеанского флота было дано указание не слишком доверять японским военнопленным. Мы ожидали, что эти фанатики постараются воспользоваться любым удобным случаем, чтобы, пусть даже ценой собственной жизни, причинить вред кораблю и его команде. Тем не менее их привлекали к работе в качестве коков, к уборке и драйке меди.

В августе первое место по уничтоженному тоннажу заняла подводная лодка «Джэллао», потопившая в Японском море

крупное грузо-пассажирское судно (5795 тонн). По числу потопленных судов первенство осталось за подводной лодкой «Торск» — грузовое судно и два фрегата.

На «Торск» имелся один из наших новейших магнитных взрывателей, и я надеялся получить от командира лодки сведения о его действии. Однако последний, зная о наших мучениях с новыми взрывателями и учитывая, что цели встречаются не так уж часто, решил не рисковать и установил ударники торпеды на контактный взрыв. Мне трудно обвинять его в недоверии к новому взрывателю. Он все-таки потопил свои жертвы, а новые взрыватели мы испытали, правда, уже после войны, стреляя торпедами по понтонам.

Последние атаки командира «Торск» явились заключительным этапом ожесточенной борьбы между подводными лодками и японскими противолодочными кораблями, которая велась почти четыре года и закончилась в нашу пользу. Противолодочные корабли противника не только не смогли обеспечить безопасность плавания своих конвоев, но и заплатили за 23 американские подводные лодки, предположительно уничтоженные ими, чрезвычайно высокую цену. Согласно данным объединенного комитета по учету потерь, подводными лодками США потоплено 38 новых и 9 старых эскадренных миноносцев, 42 фрегата и 19 морских охотников — всего 108 противолодочных кораблей японского флота. Кроме того, в потоплении еще одного корабля одновременно участвовали подводная лодка и авианосный самолет. Это соотношение — пять к одному в пользу подводных лодок — должно заставить серьезно задуматься людей, ответственных за создание нашей противолодочной обороны, которая должна отразить угрозы со стороны хорошо вооруженного, хорошо обученного и смелого противника.

В последний месяц войны мы потеряли одну подводную лодку. Ею оказалась «Буллхэд». 31 июля она вышла из Фримантла и направилась в Яванское море, где, кроме нее, боевое патрулирование вели «Кэпитен», «Паффер» и английские подводные лодки «Тэситёрн» и «Торо». Все эти подводные лодки действовали под общим командованием командира «Кэпитен», который 12 августа приказал «Буллхэд» занять позицию на линии разведывательного дозора. Однако подтверждения о приеме этой радиограммы от «Буллхэд» не было получено. Не удалось связаться с ней и в дальнейшем.

В японских документах упоминается о целом ряде противолодочных атак, произведенных в первой половине августа в Яванском море. Одна из них имела место севернее острова

Бали. Японский летчик доносил, что атаковал подводную лодку и добился двух прямых попаданий, после чего на поверхности в течение десяти минут наблюдалось большое количество соляра и воздушных пузырей. Очевидно, это и была «Буллхэд». Место потопления подводной лодки, указанное в донесении летчика, находится недалеко от береговой черты острова Бали. Это обстоятельство позволяет предположить, что близость горных вершин ограничила радиус действия радиолокатора лодки и самолет не был своевременно обнаружен.

Согласно данным объединенного комитета по учету потерь, «Буллхэд» не потопила ни одного судна. Однако нам точно известно, что она уничтожила несколько малых судов, возможно, тоннажем менее 500 тонн, которые комитет не учитывал, обстреляла риф Пратас и в Южно-Китайском море приняла с китайской джонки трех летчиков со сбитых самолетов В-29. После гибели «Буллхэд» наши потери подводных лодок достигли 52 единиц.

По наиболее достоверным сообщениям, а в некоторых случаях по моим личным предположениям, потери распределяются следующим образом: надводными кораблями противника потоплено от 17 до 23 лодок, авиацией от 11 до 5 (в зависимости от того, куда будут отнесены шесть подводных лодок, погибших в результате совместных атак надводных кораблей и авиации); подводными лодками противника потоплено 2, своими надводными кораблями 1, своей авиацией 1; подорвалось на минах противника 7; погибло от своих торпед, описавших циркуляцию, 2; в результате несчастных случаев 3; вследствие посадки на мель 4; по неизвестным причинам 4.

По окончании военных действий мы узнали, что японцы считали потопленными 468 подводных лодок США. Такая оценка потерь говорит не в пользу деятельности органов учета у противника и сильно преувеличивает наши возможности в области строительства подводных лодок.

Наши потери в подводных лодках по сравнению с потерями стран Оси были невелики: немцы потеряли 781 подводную лодку, японцы 130, итальянцы 85. Мы потеряли 18 процентов от всех подводных лодок, принимавших участие в боевых действиях. На них погибло 374 офицера и 3131 человек рядового и старшинского состава. Численность личного состава подводных сил Тихоокеанского флота не превышала 4000 офицеров и 46000 человек рядового и старшинского состава (непосредственно на лодках служило около 16000 человек).

Если сравнить данные объединенного комитета по учету потерь о числе и тоннаже потопленных судов и кораблей

противника с нашими данными, представленными отделами по учету потерь на основе донесений командиров подводных лодок, то оказывается, что последние значительно преувеличены. Главное несоответствие заключается в оценке тоннажа отдельных потопленных судов. Общее же число судов и кораблей, которые мы считали отправленными на дно, совпадает с соответствующими данными комитета. Те же суда и корабли, потопление которых не подтверждается объединенным комитетом по учету потерь, очевидно, можно безболезненно отнести к числу поврежденных. Официальных данных относительно потерь японской стороны не имеется. Согласно материалам объединенного комитета, было потоплено 214 (577626 тонн) боевых кораблей и 1178 (5053491 тонна) судов противника, в том числе 116 танкеров; по моим подсчетам, произведенным на основе боевых донесений командиров подводных лодок, было повреждено 1200 (5200000 тонн) кораблей и судов противника.

По японским данным, в результате боевых действий подводных лодок США только в торговом флоте Японии было убито и ранено около 70000 человек. Потери среди личного состава боевых кораблей и войск, перевозившихся на транспортах, должны быть намного больше. Урон, нанесенный противнику подводными силами Тихоокеанского флота, которые составляли всего лишь 1,6 процента от общего состава ВМС США, заслуживает внимательного изучения с точки зрения возможностей кораблей этого класса.

Глава 20

С окончанием боевых действий на нас свалилось множество всевозможных дел, связанных с демобилизацией. Главнокомандующий Нимиц приказал выделить плавучую базу подводных лодок, чтобы принять от японцев их подводные лодки, находившиеся в военно-морской базе Йокосука. С этой целью плавбаза «Протеус» и спасательное судно «Гринлет» срочно вышли в японские воды на соединение с флотом адмирала Хэлси. Плавбазы нужно было направить также в Курэ или Сасэбо. Туда готовились выйти «Сперри» и «Коукал». В это время японская подводная лодка потопила тяжелый крейсер «Индианаполис», причем вместе с ним погибла большая часть личного состава, и я был назначен председателем следственной комиссии, которая занялась расследованием обстоятельств гибели корабля.

В довершение всего от начальника морских операций поступило распоряжение представить рекомендации по вопросу о том, какие подводные лодки и плавбазы следует оставить в строю. Командующий подводными силами Атлантического флота контр-адмирал Стайер просил встретиться для обсуждения этого вопроса в Вашингтоне, но я не мог в то время выехать из района Тихого океана и поэтому предложил ему и командующему подводными силами 7-го флота контр-адмиралу Файфу прибыть на остров Гуам. Там мы за три дня разработали планы демобилизации личного состава и передислокации кораблей. Эти решения были доставлены в Вашингтон контр-адмиралом Стайером. Планы не особенно хорошо отвечали как послевоенным настроениям, которые можно выразить словами «к Рождеству доставить наших ребят домой», так и требованиям экономии. Но не следует думать, что какой-либо другой план мог бы в то время полностью соответствовать обстановке.

Просьбы о демобилизации приходили пачками, так что в конце концов наши канцелярии стали похожи на почтовую контору какой-нибудь голливудской звезды, заваленную письмами поклонников. Каждому хотелось только одного — надеть гражданскую шляпу вместо фуражки и уехать домой. В один из таких дней, заполненных бурными событиями, пришло письмо, доставившее мне большое удовольствие. Я цитирую его:

Штаб 20-й воздушной армии,
Канцелярия командующего.
Вице-адмиралу Ч А. Локвуду,
Командующему подводными силами,

Тихоокеанский флот.

Дорогой адмирал Локвуд:

Я хочу воспользоваться этой возможностью, чтобы сообщить Вам и частям, находящимся под Вашим командованием, о том, что высоко оцениваю великолепную работу, проделанную подводниками по спасению летчиков из состава 21-го бомбардировочного командования и 20-й воздушной армии.

Как мне стало известно, Ваши подводные лодки подобрали 131 человека из экипажей 22 самолетов В-29. Вами было организовано 490 спасательных постов. Трудно переоценить роль подводных лодок спасательной службы. Значение их действий не исчерпывается внушительной цифрой спасенных летчиков. Нельзя измерить тот моральный подъем, который появился у членов экипажей наших самолетов, когда они узнали, что Ваши подводные лодки обеспечивают маршруты полетов самолетов к целям и обратно.

С присущей Вам глубокой заинтересованностью в четкой работе службы спасения действовал и Ваш штаб, и я с удовлетворением передаю через Вас всему личному составу высокую оценку его усилий.

С благодарностью

Н.Ф. Туайнинг,

генерал-лейтенант

Мне доставило искреннее удовольствие это маленькое приветствие. Мои ребята много и упорно потрудились, чтобы наладить работу по спасению летчиков, — и не потому, что авиаторы были какими-то особыми людьми, а просто потому, что они принадлежали к нашей тихоокеанской армии. Как я уже говорил выше, я не представлял себе, насколько плохи были наши отношения с армией и армейскими ВВС, о чем я узнал после войны от своих друзей, работавших в Пентагоне и морском министерстве. Между тем 3-й флот «стоял на часах» на внешнем рейде Токийского залива. Японские эмиссары то и дело вылетали в Манилу для переговоров с генералом Макартуром, а радиосвязь все больше заполнялась приказами на высадку оккупационных сил в Японии.

Подводная лодка «Сегундо», направлявшаяся в Токийский залив, встретила японскую подводную лодку «I-14», которая несла черный флаг в знак капитуляции. Командиру Ничего не оставалось делать, как выслать на японский корабль призовую команду. Две другие японские подводные лодки типа «I-400»

сдались нашим эскадренным миноносцам. Гарнизоны островов Рота, Маркус, Палау и атолла Уэйк также заявили о готовности капитулировать. Несмотря на слухи о массовых атаках смертников, у нас складывалось впечатление, что война действительно подвигалась к концу.

Однажды во время утреннего совещания адмирал Нимиц сообщил порядок церемонии подписания капитуляции Японии и пригласил меня лететь в Токийский залив на его самолете. По его мнению, подводные силы заслуживали того, чтобы их представитель присутствовал при подписании капитуляции. Со стороны главнокомандующего это было признанием тех заслуг, которые наши подводные лодки имели перед ВМС и всем государством в результате 45 месяцев боевых действий.

Я добился разрешения направить 12 подводных лодок в Токийский залив в качестве представителей тех наших товарищей, живущих и умерших, которые боролись за то, чтобы выиграть эту войну.

Наш гидросамолет сел в районе военно-морской базы Иокогама и подрулил к линейному кораблю «Саут Дакота», на грот-мачте которого развевался флаг адмирала Хэлси. Плавучая база «Протеус», на которой я должен был поднять свой флаг, еще не прибыла, но можно было видеть, как корабль шел по заливу к своей якорной стоянке. Я поднялся на борт «Саут Дакота», чтобы засвидетельствовать свое уважение командующему 3-м флотом. Адмирал принял нас в своей каюте. Выглядел он неважно, но был в прекрасном настроении.

Когда «Протеус» подошла ближе, мы увидели, что за ней следуют две японские подводные лодки: гигантская «I-400» (водоизмещением в 5000 тонн) и «I-14» (водоизмещением в 3000 тонн). На каждой был установлен огромный ангар цилиндрической формы и катапульта. Один имел такие размеры, что мог бы вместить четыре самолета, другой — два.

Я немедленно поднялся на борт одной из этих громадин. За исключением командира и тех матросов, которые несли вахту у машин, вся японская команда — 20 офицеров и 179 матросов — была выстроена на палубе под охраной наших автоматчиков.

Командиру японской подводной лодки было разрешено подойти к борту «Протеус», и, пока он это делал, мы, десять человек, напряженно следили за лодкой, опасаясь предательского удара. Японцу было нетрудно подать тихим голосом команду «полный вперед» и протаранить борт нашего корабля. Я вздохнул с облегчением, когда нос лодки медленно развернулся, она стала у борта плавбазы и швартовы были закреплены за палубные кнехты.

Подводная лодка была огромной. Она представляла собой как бы два цилиндра, наложенные друг на друга, и в поперечном разрезе имела форму цифры 8. В носовой части ее в верхнем и нижнем торпедных отсеках располагались по четыре торпедных аппарата. Двухъярусные жилые отсеки, как видно, не создавали особых удобств для многочисленной команды, но зато дизельный отсек по размерам напоминал машинное отделение океанского теплохода.

Ударная сила подводных лодок этого типа (две такие лодки уже были закончены строительством, а одна находилась в постройке) заключалась в базировавшихся на них самолетах, каждый из которых мог нести, как нам сказали, одну 650-килограммовую бомбу. Японцы собирались направить такие подводные лодки и лодки типа «I-14» для нанесения бомбового удара по шлюзам Панамского канала. Однако следует заметить, что если бы самолеты подняли даже двадцать бомб по 650 килограммов, то все равно они не создали бы серьезной угрозы для канала.

Эти корабли — яркий пример нерешительной и неправильной политики, которую проводило командование подводных сил Японии. Было создано более десяти различных типов подводных лодок. Одни из них предназначались для перевозки грузов (этот тип подводных лодок разрабатывался по заказу армейского командования), достоинством других была высокая подводная скорость (однако подводные лодки этого типа так и не были достроены во время войны); имелось также по меньшей мере четыре типа карликовых подводных лодок и человеко-торпед. Японское командование расходовало строительные мощности и запасы стали на все эти эксперименты, принесшие очень мало пользы, вместо того чтобы строить быстроходные боевые подводные лодки дальнего действия с автономностью в 50–75 суток.

На мой взгляд, наиболее ценными являются подводные лодки такого типа, с помощью которых можно наносить удары по коммуникациям и боевым кораблям противника в районах, недосягаемых для наших надводных кораблей и авиации. Такая подводная лодка не комплектуется командой смертников и не рассчитана на один боевой поход. Она доставит свой закалённый экипаж обратно в базу, чтобы снова выйти в море и наносить новые удары по врагу. Требуется много труда, чтобы создать опытные, хорошо подготовленные экипажи подводных лодок. Поэтому не следует посылать самых храбрых членов этих экипажей на верную смерть. Я уверен, что в этой войне мы располагали отличными подводными лодками и использовали их

наилучшим образом. Главнокомандующий адмирал Нимиц имел совершенно ясное представление о задачах подводных лодок и давал нам полную свободу при выполнении этих задач.

На следующий день «Протеус» вошла на внутренний рейд военно-морской базы Йокосука и стала на якорь около единственного оставшегося в японском флоте линейного корабля «Нагато». Все надстройки этого огромного корабля выгорели, а грот-мачта и дымовая труба были сбиты. В 1917 году я видел «Нагато» в Нагасаки как раз после его спуска на воду, и сейчас трудно было поверить, что когда-то это был самый мощный корабль в мире.

Обе подводные лодки «I-400» прибыли в тот же день. Они вошли на рейд в охранении 12 наших лодок, которые ошвартовались у борта «Протеус». Японские командиры подводных лодок при сдаче отказались идти в Токийский залив. Они хотели попасть в Аомори, что в северной части острова Хонсю, где находилась их база и жили их семьи. Однако японцев «убедили» направиться в Токийский залив. Лодка «I-14», которая сдалась подводной лодке «Сегундо», заставила поволноваться ее командира. Он высадил на «I-14» лишь небольшую призовую команду. Однако экипаж лодки не смирился, и командир призовой команды чувствовал, что не является хозяином положения. Поэтому командир «Сегундо» приказал сыграть на своем корабле боевую тревогу и был готов выстрелить торпедой в японскую лодку при первых признаках беспорядка среди команды. Как мы узнали позже, на лодке находился командир дивизиона, в который она входила, а он был против капитуляции. Однако все разрешилось само собой: командир дивизиона сделал себе харакири, и после этого счастливого события все пошло хорошо.

Вместе с несколькими подводниками я сошел на берег, чтобы осмотреть военно-морскую верфь и базу подводных лодок. Мы ожидали увидеть современную и хорошо оборудованную верфь, так как она считалась одной из лучших в Японии, но то, что пришлось увидеть, по нашим понятиям, было в лучшем случае верфью третьего класса. Стапеля были полностью отданы под строительство карликовых подводных лодок, и мы увидели у стенок на блоках десятки лодок типа «Кайтэнс». Они имели около 1,5 метра в диаметре, около 10 метров в длину и напоминали торпеду. Каждая могла нести две торпеды, которые были укреплены вне прочного корпуса; кроме торпед, в носовой части лодок имелось боевое зарядное отделение. Нет надобности говорить, что человек, управляющий такой лодкой, не возвращался после атаки. Некоторые из этих человеко-торпед

приводились в движение небольшим дизелем, работавшим на керосине, другие, как и торпеды, — воздушной турбиной. Все они имели небольшие перископы высотой в 1,5 метра. Карликовые лодки предполагалось транспортировать на палубах больших подводных лодок, которые, однако, к тому времени все еще не были введены в строй.

На верфи было обнаружено 200 японских торпед. Около них я заметил представителей американской военно-морской технической службы[15], которые тщательно исследовали одну из этих «рыбок», имевшую 60 сантиметров в диаметре и приводившуюся в движение дизелем, который, как я упоминал выше, работал на керосине и кислороде и мог довести скорость торпеды до 50 узлов при дальности хода 14500 метров. Подобные торпеды следовало бы использовать и в нашем флоте.

База подводных лодок являла собой жалкое зрелище. Мы нашли здесь только один причал, у которого стояли три подводные лодки типа «НА», не имевшие торпедных аппаратов, но зато снабженные большими квадратными грузовыми люками. На палубе у них было установлено одно 57-мм орудие. Такие лодки действовали под оперативным руководством командования сухопутных сил и использовались для снабжения армейских баз, находившихся на мелких островах. Здесь же находилась подводная лодка «I-369», которая имела два торпедных аппарата, но также использовалась для транспортировки грузов. Эту выставку завершала древняя лодка типа «RO». Позже в небольших бухточках было обнаружено много карликовых подводных лодок, причем некоторые из них были затоплены и лежали на фунте. Мастерские были обычного типа, но имели очень мало оборудования. Такую же картину можно было наблюдать по всей верфи, но позже мы выяснили причину этого: значительное количество оборудования было перевезено в небольшие пещеры, выкопанные в крутых склонах холмов, которые окружали гавань. Пещеры не имели гидроизоляции, и грунтовая вода легко попадала на станки. Не трудно представить, в каком состоянии они находились.

Верфь очень мало пострадала от бомбардировок, но зато во всем сказывалось отсутствие необходимого ухода. Позже, когда я осматривал военно-морскую верфь в Сасэбо, мне пришлось встретиться с таким же положением вещей. Там центр города был совершенно уничтожен огнем, но ужасное состояние верфи объяснялось лишь отсутствием элементарного ухода за оборудованием.

Последние два дня шел дождь, но 2 сентября (по японскому времени) утреннее небо сияло, как рында на хорошем корабле.

Мы должны были явиться на «Миссури» к 08.15. Рано утром мы отвалили от «Протеус», так как нам предстояло пройти около 10 миль на тихоходном моторном катере. Я заблаговременно приказал на время церемонии подписания капитуляции перенести мой флаг на японскую подводную лодку «I-400».

На «Миссури» мы были встречены дудкой, как это и предусматривается уставом. Я до сих пор не могу понять, как вахтенный офицер смог соблюсти все почести: в тот момент парадный трап напоминал эскалатор в метро в часы пик и был буквально забит непрерывно прибывающими офицерами всех званий и национальностей. На борту находились офицеры армии, ВМС, морской пехоты и ВВС всех союзных государств: англичане, русские, австралийцы, новозеландцы, китайцы, французы. Командовал «парадом» капитан 2 ранга Саншайн Марри, который был у меня начальником штаба в начале войны. Он справлялся со всеми сложными обязанностями умело и с присущими ему апломбом и тактом.

Несколько освобожденных военнопленных были также доставлены на корабль, чтобы наблюдать за церемонией подписания капитуляции. Среди них я нашел Л. К. Шоу, старшину-моториста 1 класса с подводной лодки «Гренадир», который поведал мне историю ее гибели. Он рассказал, что в плену матросов избивали дубинками и морили голодом совершенно без всякого повода, а командира лодки били и мучили в течение нескольких недель, стараясь получить от него секретные данные о наших подводных лодках.

Вместе с сотнями офицеров и солдат союзных армий я был свидетелем подписания капитуляции. Этот момент на всю жизнь останется глубоко в памяти всех присутствовавших.

Едва я успел возвратиться на Гуам, как освобожденные американские военнопленные стали заполнять этот остров. Мы создали специальную группу, в которую входили офицеры и стенографисты, для опроса военнопленных и записи их рассказов. Я использовал каждую имевшуюся у меня возможность, чтобы лично поговорить с этими людьми. Мы собрали все данные и отослали их в главное разведывательное управление ВМС в надежде, что они будут использованы на суде над военными преступниками.

Глава 21

История развития подводных лодок уходит далеко в прошлые века, но лишь за время жизни нашего поколения подводные лодки стали грозным и могущественным оружием. Исход борьбы за господство над всеми морями может зависеть именно от них.

Внимательно изучая и оценивая изумительные успехи, достигнутые за последние десятилетия в строительстве подводных лодок, в разработке всевозможных приборов и различных видов оружия для них, можем ли мы предсказать пути развития подводных лодок на ближайшие пять — десять лет и решить, как лучше использовать подводные корабли в будущей войне, если она разразится?

Нетрудно найти ответы как на первый, так и на второй вопросы. Несомненно, что все усилия направлены на создание «истинной» подводной лодки, которая сможет оставаться под водой неограниченное время. Что касается использования наших лодок, то в результате научных изысканий в послевоенный период уже созданы подводные лодки, с помощью которых исследуются стратегические и тактические области применения подводных кораблей.

Приблизительно с 1620 года, когда голландец по имени Ван Дреббель прокатил короля Англии Джеймса I вниз по реке Темзе в кожаной подводной лодке, приводимой в движение веслами, подводные корабли доставляли много беспокойства тысячам людей.

Некоторые подводные лодки являлись причиной огорчений главным образом тех, кто изобрел их, и служили памятниками отважным храбрецам, которые пытались управлять ими. Например, на «Ханли», подводной лодке конфедератов, погибли три экипажа, прежде чем с ее помощью удалось подорвать в гавани Чарлстона корабль федералистов «Хаусэтоник». При этом лодка погибла со всеми, кто в ней находился. Другие подводные лодки являлись причиной серьезного беспокойства для тех правительств, надводным флотам которых они угрожали. Фултону правительство Великобритании заплатило 75000 долларов за подводную лодку «Наутилус», поставив условие, что она не станет известна ни одному правительству стран Европы. Руководители Англии, которая в то время была «хозяйкой морей», сразу поняли, что с развитием кораблей этого класса их господству на море может прийти конец.

Усовершенствование подводной лодки происходило медленно, потому что это зависело от трех важных, но в то время

еще не разработанных компонентов современной лодки: двигателя внутреннего сгорания, аккумуляторных батарей и самодвижущихся мин. Деньги для опытов можно было получить только от частных лиц, потому что правительственные и военно-морские круги не проявляли к этому интереса. Однако изобретатели продолжали свое дело, несмотря на безразличие и насмешки. В 1867 году Жюль Верн написал свою пророческую книгу «Восемьдесят тысяч километров под водой», которая зажгла воображение ученых всего мира.

Нашим двум ведущим конструкторам подводных лодок — Джону Холланду и Симону Лейку — пришлось преодолеть, особенно на первых порах, огромные трудности. Постоянно испытывая недостаток в средствах, они, тем не менее, работали с неиссякаемой энергией, все более и более совершенствуя конструкцию подводных кораблей и создавая оборудование, которое отвечало требованиям, тогда совершенно неизвестным в мире техники. Недостаток средств не являлся препятствием для них, а был лишь толчком к проявлению находчивости в конструировании различных временных приспособлений. Преданность любимому делу и патриотизм позволили им занять место среди известнейших людей нашей нации.

В конце концов, преодолев сопротивление консерваторов, подводные лодки стали появляться в военно-морских флотах и европейских государств.

В начале 1900-х годов ВМС США приобрели патент на подводную лодку Холланда и лодку Лейка. Модели этих лодок были проданы также другим странам, имевшим небольшие флоты и проявлявшим интерес к этому «оружию слабых держав».

Во время русско-японской войны Лейк тайно продал России свою лодку «Протектор»[16]. В свою очередь немецкому концерну Круппа путем хитроумных махинаций удалось заполучить чертежи и начать строительство подводных лодок типа Лейка. Английская компания «Виккерс» купила чертежи у Холланда. Французы разработали свою собственную конструкцию подводного корабля, а итальянские подводные лодки по существу мало чем отличались от лодки Лейка. Японцы также закупили несколько подводных лодок Холланда. Таким образом, когда разразилась Первая Мировая война, большинство стран располагало подводными лодками, в основу которых были положены конструкции, разработанные в Соединенных Штатах.

Нам не пришлось долго ждать того момента, когда подводные лодки заявят о себе, так как уже 22 сентября 1914 года немецкая подводная лодка «U-9» потопила английские крейсера «Абукир», «Хоуг» и «Кресси» в течение одного трагического часа.

Только тогда потрясенный мир осознал, какое ужасное оружие поступило на вооружение военно-морских флотов. Некоторые фантастические идеи Жюль Верна стали реальностью.

В ходе первой из двух мировых войн потери на море в людях и различных материальных ценностях превысили все цифры потерь, известные в мировой истории.

В настоящее время, когда не исключена возможность возникновения Третьей Мировой войны, перед вооруженными силами, и особенно перед ВМС, стоит проблема предотвращения таких огромных потерь на море, какие понесли союзники от подводных лодок противника во время последних двух войн.

Рассматривая боевую деятельность подводных лодок в общих чертах, следует отметить, что ее характер оставался неизменным на протяжении обеих мировых войн. В период Второй Мировой войны появилось новое оружие и новые тактические приемы, подводные лодки стали выполнять ряд новых задач, однако нашей главной заботой по-прежнему было повышение эффективности подводных лодок в уничтожении торгового флота противника, чтобы задушить его военную промышленность и подорвать экономику. Поэтому боевые корабли противника считались второстепенными целями.

Во Второй Мировой войне подводные лодки весьма успешно выполняли множество задач, что значительно повысило репутацию этих многоцелевых кораблей.

Некоторые из областей использования подводных лодок, например, транспортировка грузов, были определены еще во время Первой Мировой войны. Немецкая подводная лодка «Дейчланд», предназначенная для перевозки грузов, в 1916 году совершила два перехода в США. Однако однотипной лодке «Бремен» не повезло, и она пошла на дно. Позже «Дейчланд» была переоборудована в боевую подводную лодку и находилась среди кораблей, сдавшихся в Гавриче в 1918 году. В начале 1942 года наши подводные лодки также перевезли большое количество продуктов питания и боеприпасов на осажденный Коррехидор. Затем мы наладили снабжение филиппинских партизан и занимались этим до момента вторжения наших войск на остров Лейте.

Японцы также использовали подводные лодки для прорыва блокады, отчаянно пытаясь снабжать необходимым снаряжением свои базы, остававшиеся у нас в тылу.

Транспортировка войск на подводных лодках впервые, как я полагаю, была осуществлена военно-морскими силами США в период Второй Мировой войны. Эта идея долго обсуждалась подводниками еще до войны и была проведена в жизнь во время

одного из учений военно-морского флота. Тогда в районе Панамского канала было высажено несколько небольших диверсионных групп. В годы войны подводные лодки всегда, когда возникала необходимость, с готовностью решали задачу по высадке диверсионных групп морской пехоты или войсковых разведчиков.

Как во время Первой, так и во время Второй Мировой войны подводные лодки производили минные постановки. Правда, в минувшей войне из-за опасения, что минные заграждения в водах противника затруднят нашим силам ведение операций, активные минные постановки производились нами довольно редко.

Среди других специальных задач, выполнявшихся подводными лодками США, можно отметить следующие: эвакуация американских граждан; высадка разведчиков и диверсионных групп; транспортировка авиационного бензина; артиллерийский обстрел побережья; поиск и спасение людей на море; действия в качестве корабля-ориентира для десантных сил; ведение радиолокационного дозора; фотографирование, разведка побережья и районов, опасных в навигационном отношении; метеорологическое наблюдение; борьба с дозорными силами противника; разведка минных заграждений.

Последняя, но не менее важная задача этого многоцелевого корабля состояла в борьбе с подводными лодками. Я не включаю ее в перечень специальных задач, поскольку, если не считать двух случаев, уничтоженные подводные лодки противника находились в надводном положении. В одном из этих двух случаев английская подводная лодка, идя под водой, обнаружила шум винтов немецкой подводной лодки, которая шла на перископной глубине. Командир английской лодки пошел на сближение. Вскоре он заметил перископ лодки противника и выстрелил торпеды, одна из которых попала в цель. В другом случае с американской подводной лодки, которая шла в надводном положении, обнаружили перископ японской лодки, произвели выстрел одной торпедой и уничтожили противника. Эти два простейших примера показывают те возможности, которые открываются в области противолодочных операций.

Что касается использования реактивного оружия, то эта задача выполнялась только двумя подводными лодками («Барб» и «Сихорс») в последние месяцы войны. Подводные лодки вели огонь по военным и промышленным объектам в северной части Японии из опытных 127-мм реактивных установок с дистанции примерно 22 кабельтовых. Я уверен, что эти кажущиеся незначительными случаи говорят о серьезной угрозе, с которой Соединенные Штаты могут столкнуться сегодня или в любой

другой выбранный противником момент.

Идея использования подводных лодок для нападения на континент — не нова. Японские подводные лодки обстреливали береговые объекты на западном побережье США и на островах Тихого океана и даже Сидней в Австралии. Немцы, обстреливавшие Лондон самолетами-снарядами, намеревались также запускать их с подводных лодок для нанесения удара по Нью-Йорку и другим городам восточного побережья. План немцев был следующим: подводные лодки прибуксируют специальные контейнеры с установленными на них дальнобойными ракетами «Фау-2» к атлантическому побережью США, откуда ракеты и будут выпущены. К счастью для нас, этот план не был осуществлен, вероятно, потому, что подводные силы немцев оказались в трудном положении в результате действий наших воздушных и надводных противолодочных поисково-ударных групп. Об этом можно судить по тому факту, что в 1944 году они потеряли 241 и в 1945 году 153 подводные лодки[17].

Несмотря на большие потери, немцы разработали подводную лодку «XXI» серии. Подводные лодки этой серии были оборудованы шноркелем[18] и имели большую скорость хода под водой. Шноркель позволял пользоваться дизелем в подводном положении и заряжать аккумуляторную батарею, находясь под водой. Кроме того, была значительно увеличена емкость батареи, что позволяло лодке развивать подводную скорость 16–18 узлов и идти таким ходом примерно в течение часа. Немцы использовали значительное число подводных лодок, оборудованных шноркелем, но обладавших меньшей подводной скоростью, для ведения боевого патрулирования и нанесли нам серьезный ущерб. Наше счастье, что в боевых действиях не принимали участия высокоскоростные лодки.

Мы переоборудовали несколько подводных лодок и установили на них шноркель, а в настоящее время строим лодки улучшенного типа. Новые подводные лодки могут пересекать океан, не всплывая на поверхность, как это сделала, например, «Пиккерел». Это обстоятельство сильно затрудняет обнаружение подводных лодок самолетами или надводными кораблями и ставит перед нашими специалистами в области борьбы с подводными лодками серьезные проблемы. Больше того, если такая лодка и будет обнаружена, то ее способность идти большим ходом в подводном положении, пусть даже в течение ограниченного промежутка времени — один час, почти наверняка позволит ей уклониться от преследования. Как полагают, сейчас именно такие подводные лодки являются ядром русского подводного флота.

Немцы создали также подводную лодку «XXVI» серии, но не успели ввести ее на вооружение. Подводная лодка этой серии тоже имела шноркель и под водой двигалась с помощью установки, которая работала на перекиси водорода и позволяла лодке идти в течение шести часов со скоростью 25 узлов. Легко понять, насколько серьезна угроза со стороны таких подводных лодок, если учесть, что наши гидроакустические приборы не позволяют противолодочным кораблям идти с большой скоростью во время поиска подводной лодки, следующей в подводном положении.

Можно не сомневаться, что Россия — наш вероятный противник — имеет на вооружении подводные лодки таких типов. А если учесть, что она намеревается довести свой подводный флот до 1000 единиц, то станет понятно, в каком трудном положении мы можем оказаться в случае новой мировой войны[19].

Немцы, имевшие в начале войны всего 57 подводных лодок, сумели почти полностью изолировать Англию прежде, чем мы пришли к ней на помощь. Больше того, они не только угрожали коммуникациям, связывавшим нас с европейскими союзниками, но и, нанося нам серьезные потери в танкерах, сильно затрудняли перевозки нефти с острова Аруба, из Техаса, Мексики, Южной Америки и Среднего Востока.

Представьте себе, какой урон нанесет нам Россия, если она вступит в войну с 1000 современных подводных лодок или даже с теми 250–350, которыми она располагает сейчас.

Возможно, угроза со стороны русского подводного флота явится самой серьезной проблемой, которая встанет перед нами в начале новой мировой войны. Не исключено, что мы окажемся в таком положении, что не сможем доставить ни одного орудия, ни единого солдата, ни тонны груза нашим союзникам по НАТО или начать наступательные операции до тех пор, пока не очистим море от подводных лодок противника.

Может случиться и так, что противник использует подводные лодки, оснащенные атомным оружием, для нанесения внезапного удара, подобно тому, как это сделали японцы в Пирл-Харборе. Такое нападение приведет к уничтожению многих прибрежных городов и сооружений и сильно подорвет нашу способность вести войну. Следует сказать, что нанесение такого удара — не сложная проблема для первоклассного подводного флота.

В предыдущих главах я останавливался на некоторых специальных задачах, которые выполнялись подводными лодками США во Второй Мировой войне. Многие из них были связаны с высадкой наших войск на побережье, занятое противником. В

этих операциях принимали участие подводные лодки, которые были вынуждены ежедневно всплывать минимум на шесть часов для зарядки аккумуляторных батарей. Находясь в радиусе действия бомбардировочной авиации бдительного противника, имевшего на вооружении радиолокационные станции, подводная лодка, часто всплывавшая на поверхность, подвергалась нападению ночных истребителей или бомбардировщиков. Большие потери, которые нес подводный флот вследствие этого, и заставили немцев перейти к использованию шноркеля. Но уж если мы могли выполнять эти опасные задания, используя подводные лодки обычного типа, а немцы высаживать разведчиков на нашем, как все были уверены, тщательно охраняемом побережье, то можно не сомневаться, что современные подводные лодки, оборудованные устройством для работы дизелей под водой (РДП), смогут безо всякого риска для себя подходить к нашим берегам.

Мы много читали о так называемой кнопочной войне, которая будет вестись с помощью межконтинентальных управляемых снарядов, посылаемых через Северный полюс. Однако более осторожные и осведомленные авторы, такие, как д-р Вэнневар Буш, говорят, что межконтинентальные управляемые снаряды — дело далекого будущего[20]. По мнению этого выдающегося авторитета, массированные бомбовые удары силами авиации постепенно изживают себя, ибо в войне с противником, имеющим на вооружении радиолокационные станции, реактивные истребители, зенитные управляемые снаряды и ракеты, возможности самолетов пробиться к цели минимальны, а стоимость бомбардировки намного превысит нанесенный противнику ущерб. Если д-р Буш прав, то нашему противнику придется полагаться на внешне безобидные торговые суда или подводные лодки, чтобы нанести внезапный удар.

Проблема подводного управляемого снаряда еще не решена, однако фанатики могут послать в намеченный район карликовую подводную лодку с атомным оружием и экипажем из двух человек, обреченным на гибель. Тем же, которые считают, что всякий солдат имеет право на жизнь, остается лишь совершенствовать управляемые торпеды и карликовые подводные лодки.

Известно, что немцы применяли против наших конвоев маневрирующие торпеды, которые наносили смертельный удар любому судну, не сумевшему своевременно учесть непредвиденных изменений их курса. В опубликованных морским министерством документах утверждается, что мы будем применять торпеды такого типа преимущественно против

подводных лодок. Отсюда один шаг до торпеды, автоматическое управление которой сможет обеспечить ей следование по известному фарватеру, скажем, по проливу Золотые ворота. Имея специальное приспособление, устраняющее опасность выскочить на мель, такая торпеда пройдет по заданному маршруту, ляжет на дно и взорвется в определенный момент.

Ученые говорят, что большую опасность представляет подводный взрыв атомной бомбы, поскольку масса радиоактивной воды, появляющейся в результате взрыва, при наличии благоприятного направления ветра может заразить целый приморский город. Таким образом, глубоководные порты вроде Сан-Франциско окажутся особенно уязвимыми в случае такого нападения, а нефтеперерабатывающие комбинаты и военные заводы, находящиеся дальше от побережья, станут превосходными мишенями для управляемых снарядов. Вероятно, придется запретить торговым судам входить в наши порты и оставить открытыми только те из них, которые не имеют важного значения для военной промышленности.

Однако особенно серьезную опасность с точки зрения возможности нанесения внезапного удара по побережью представляют подводные лодки. Для этой цели они могут использовать как воздушные, так и подводные управляемые снаряды. Мы не знаем, каким оружием располагает противник, но можно предполагать, что он имеет или будет иметь такое же оружие, каким обладаем мы. Наши подводные лодки проводили у мыса Мугу и в других районах учебные стрельбы управляемыми снарядами, носящими условное название «Лун». Не известно, может ли «Лун» нести атомный заряд, но кажется вероятным, что может. Максимальная дальность действия этого управляемого снаряда держится в секрете, однако из опубликованных в печати материалов видно, что дальность его действия превышает 100 миль[21].

Если дальность действия снаряда превышает расстояние, на котором одна подводная лодка в состоянии управлять им, то наведение его возьмут на себя другие подводные лодки, расположенные на пути следования снаряда, и последняя из лодок, находящаяся в непосредственной близости от побережья, направит его точно в цель.

Я убежден, что в конечном счете нам удастся ликвидировать угрозу со стороны подводных лодок, оборудованных РДП и обладающих высокой подводной скоростью. Но для этого мы должны находиться в постоянной готовности, более эффективно вести разведку и анализировать обстановку более разумно, чем это имело место в Корее. Мины, противолодочные сети,

прибрежное патрулирование подводных лодок, некоторые виды секретного оружия, о котором не место говорить здесь, окажут нам действенную помощь при условии заблаговременного предупреждения о намерениях противника. Но об этих намерениях нам должно быть известно прежде, чем наши противолодочные и другие силы вступят в действие.

Нашим ответом серьезной угрозе со стороны быстроходных подводных лодок, оборудованных РДП, является подводная лодка с атомной силовой установкой.

Атомная подводная лодка, которая не будет нуждаться в РДП, используя постоянно совершенствуемые виды оружия, станет чрезвычайно опасным подводным пиратом. * Грозные быстроходные подводные лодки, оборудованные РДП, все же связаны необходимостью пополнять запасы топлива и кислорода, а РДП увеличивает уязвимость лодки, так как движущаяся по поверхности его головная часть довольно легко обнаруживается. Головка РДП не только видима визуально, но и может быть обнаружена радиолокационными станциями самолетов или надводных кораблей, несмотря на антирадарное покрытие — защитный состав, отклоняющий импульсы, посылаемые радиолокационной станцией.

Еще более опасным для такой лодки является создаваемый ее дизелем шум, который легко улавливается на большом расстоянии с помощью акустической аппаратуры. У нее есть шансы уйти от современных противолодочных кораблей лишь в том случае, если она погрузится и пойдет на электромоторах. Несмотря на наличие РДП с антирадарным покрытием, немцы потеряли лишь за один 1944 год 241 подводную лодку.

Мы не отказываемся от РДП, но рассматриваем его лишь как «дополнительное временное» устройство. Ничто не может сравниться с атомной подводной лодкой. Ей не страшно ни одно противолодочное оружие, имеющееся сейчас на вооружении флотов. Продолжительность боевого похода будет ограничиваться лишь выносливостью экипажа, который, кстати, можно часто менять. При неисчерпаемой энергии атомного двигателя дальность плавания лодки будет неограниченной. Ее двигатель не требует кислорода, а экипаж будет обеспечиваться им путем перезарядки воздушных баллонов раз в три — четыре дня. Для этой цели можно также использовать значительно меньший и почти необнаруживаемый РДП. Атомной подводной лодке нет необходимости нести около 350 тонн дизельного топлива и 350-тонную аккумуляторную батарею. За счет этого будет создана надежная изоляция атомного двигателя. Высвободившееся пространство можно использовать для создания большего запаса

торпед и установки необходимого гидроакустического, радиолокационного и радиооборудования. Экипаж получит более удобные помещения — это важный психологический фактор, если учесть новые условия ведения полностью подводных боевых действий, в которых недостаток отдыха, свежего воздуха и солнца расшатывает нервы.

Оборудованная атомным двигателем, в три-четыре раза превышающим по мощности существующую дизельную установку, атомная подводная лодка, по мнению наших конструкторов, сможет постоянно поддерживать под водой скорость 25–30 узлов. Постоянно — не значит вечно, но для подводников обещанный «увеличенный период времени» кажется астрономическим по сравнению с существующими возможностями. Постоянная высокая скорость позволит подводным лодкам прибывать на позиции в два-три раза быстрее, чем в прошлом. Если бы подводная лодка «Пиккерел», установившая рекорд, пройдя под водой 5200 миль из Гонконга в Пирл-Харбор за 21 день, была оборудована атомным двигателем, то она проделала бы этот путь за 8–9 дней.

В период Второй Мировой войны время патрулирования подводной лодки не превышало 60 дней, из которых половина тратилась впустую — на прибытие в район патрулирования и возвращение в базу. Чтобы уменьшить расход топлива, подводные лодки были вынуждены следовать экономическим ходом со скоростью 12–15 узлов. Атомная подводная лодка заменит две — три лодки с РДП, вдвое сократит непроизводительное время на переход в район боевых действий и возвращение в базу, обеспечит более быстрое и тщательное патрулирование заданного района. Отсутствие РДП скроет ее от вражеских самолетов и радиолокационных станций, а большая скорость позволит уйти от противолодочных кораблей или потопить их, смотря по обстоятельствам. Некоторые из атомных подводных лодок будут, несомненно, оборудованы установками для запуска управляемых снарядов и смогут быть сведены в быстроходные ударные соединения, которые будут вести беспокоящие действия, уничтожать береговые базы и укрытия для подводных лодок противника.

Атомная подводная лодка сможет изгнать с океанских просторов все надводные суда и корабли противника, так как благодаря почти безграничному периоду пребывания в море и огромной скорости она получит возможность преследовать и топить их один за другим почти без труда. Во время Второй Мировой войны быстроходные лайнеры вроде «Куин Мэри», «Куин Элизабет» и «Ильде Франс» благодаря высокой скорости

благополучно перевозили десятки тысяч солдат через районы, кишевшие подводными лодками противника. Эти дни отошли в прошлое.

Атомная подводная лодка будет обладать и другим преимуществом: ее турбины не будут производить такого шума, который характерен для дизелей лодки, оборудованной РДП.

Подводные лодки с РДП, которые действуют на глубинах, где условия для работы гидролокационных установок особенно благоприятны, будут легко обнаружены, настигнуты и уничтожены с помощью самонаводящихся торпед. Таким образом, атомная лодка будет идеальным поисково-ударным кораблем, другими словами, подводной лодкой, выслеживающей и уничтожающей подводные лодки противника. Она будет значительно эффективнее надводных противолодочных кораблей, гидролокационные станции которых в силу необходимости располагаются у поверхности воды и работают в условиях низкой звукопроводимости, характерной для малых глубин.

Давно признано, что подводная лодка — отличный противолодочный корабль. В обеих мировых войнах английские подводные лодки добились больших успехов в борьбе против вражеских подводных лодок, а подводные лодки США, как указывалось выше, потопили на Тихом океане 23 японских и 2 немецких подводных корабля. Три японские подводные лодки были потоплены нашей лодкой в течение 76 часов. Все атаки, за исключением одной, были проведены против лодок противника, следовавших в надводном положении.

Атомная подводная лодка — величайший шаг вперед со времени эриксоновского «Монитора». Однако безопасность, которую она обещает нам, не должна вызывать у нас чувства успокоения и самодовольства.

Пусть Бог не допустит Третьей Мировой войны, но если она разразится, подводный флот и его личный состав окажутся в центре боевых действий независимо от того, какие виды вооружения будут применены.

Приложения

Американские подводные лодки, погибшие в годы Второй Мировой войны

		1941 год
«Силайон»	25.12.41	Потоплена попаданиями 2 бомб при налете японской авиации на верфь Кавите, Филиппины.
		1942 год
S-36	20.01.42	Села на риф в Макассарском проливе.
S-26	24.01.42	Затонула в Панамском заливе, протараненная охотником PC-460.
«Шарк»	11.02.42	Потоплена артиллерией японского эсминца «Ямакадзэ» в 120 милях восточнее Менадо, остров Целебес.
«Перч»	3.03.42	Затоплена своим экипажем западнее острова Бавеан, Яванское море, получив тяжелые повреждения после атаки глубинными бомбами японских эсминцев «Амацукадзэ» и «Хацукадзэ».
S-27	19.06.42	Села на камни у берегов острова Амчитка.
«Гранион»	30.7.42	Точная причина гибели не известна.
S-39	14.08.42	Села на мель у острова Рассел, архипелаг Луизиады.

		1943 год
«Аргонот»	10.01.43	Потоплена глубинными бомбами японских эсминцев.
«Амберджек»	16.02.43	Вероятно потоплена возле Рабаула японским миноносцем «Едори». [414]
«Пикерел»	3.04.43	Вероятно потоплена у северного побережья острова Хонсю глубинными бомбами минного заградителя «Сираками» и вспомогательного охотника за подводными лодками «Бунзан Мару».
«Грэмпус»	5.03.43	Вероятно потоплена у побережья Новой Британии японскими эсминцами «Минэгумо» и «Муракумо».
«Тритон»	15.03.43	Причины гибели точно не известны, вероятно, потоплена японскими кораблями в районе островов Адмиралтейства.
«Пикерел»	.04.43	Причина гибели не известна.
«Гренадир»	22.04.43	Потоплена в районе Пенанга японским самолетом.
«Раннер»	.06.43	Пропала без вести в районе о. Хоккайдо.
R-12	12.06.43	Затонула возле Ки-Уэста во время учений.

«Помпано»	.08.43	Точная причина гибели не известна.
«Грэйлинг»	9.09.43	Вероятно потоплена к западу от о. Лусон японским пароходом «Хокуан-мару».
«Сиско»	28.09.43	Потоплена в море Сулу японскими самолетами и эсминцами.
S-44	7.10.43	Потоплена в районе Курильских островов артиллерийским огнем японского эскортного корабля «Исигаки».
«Уоху»	11.10.43	Потоплена глубинными бомбами японского самолета и охотников за подводными лодками Ch-15 и Ch-43 в проливе Лаперуза.
«Дорадо»	12.10.43	Во время перехода из Нью-Лондона в Панаму по ошибке потоплена американскими самолетами. [415]
«Корвина»	16.11.43	Потоплена юго-западнее о. Трук японской подводной лодкой I-176.
«Скалпин»	19.11.43	Затоплена своим экипажем примерно в 154 милях севернее Трука, получив тяжелые повреждения от глубинных бомб эсминца «Ямагумо».
«Кейплин»	.12.43	Пропала без вести в районе Молуккских островов.1944 год
«Скорпион»	.02.44	Вероятно подорвалась на минах в северной части Восточно-Китайского моря.

«Грэйбек»	27.02.44	Потоплена японским самолетом в Восточно- Китайском море.
«Траут»	29.02.44	Вероятно потоплена глубинными бомбами японского эсминца «Асасимо» юго-восточнее Окинавы.
«Таллиби»	26.03.44	Потоплена собственной торпедой, описавшей циркуляцию, севернее островов Палау.
«Гаджон»	.04.44	Точная причина гибели не известна.
«Херринг»	1.06.44	Потоплена у острова Мацува японской береговой артиллерией.
«Гулет»	14.06.44	Вероятно потоплена у юго-восточного побережья Хонсю японскими эсминцами.
S-28	4.07.44	Затонула по неизвестной причине со всем экипажем во время учений в районе Гавайских островов.
«Робало»	26.07.44	Подорвалась на мине во время зарядки аккумуляторов в 2 милях от берега острова Палаван.
«Флайер»	13.08.44	Подорвалась на мине в проливе Балабач. [416]
«Хардер»	24.08.44	Потоплена западнее о. Лусон таиландским эсминцем «Фра Руанг».
«Сивулф»	3.10.44	Потоплена по ошибке глубинными бомбами эскортного миноносца DE-403 «Ричард Э. Ровелл» возле острова Моротай.

«Эсколар»	.10.44	Причина гибели не известна.
«Дартер»	24.10.44	Выскочила на мель в проливе Палаван, уничтожена американской подводной лодкой «Дэйс».
«Шарк II»	24.10.44	Вероятно потоплена глубинными бомбами японского эсминца «Харукадзэ» в проливе Лусон.
«Тэнг»	24.10.44	Потоплена собственной торпедой, описавшей циркуляцию, в северной части Формозского пролива.
«Альбакор»	7.11.44	Вероятно подорвалась на мине у южных берегов Хоккайдо.
«Гроулер»	8.11.44	Вероятно потоплена японскими эсминцами юго-западнее о. Лусон.
«Скэмп»	16.11.44	Вероятно потоплена глубинными бомбами японскими самолетами и кораблями в районе Токийского залива.1945 год
«Суордфиш»	.01.45	Причины гибели точно не известны.
«Барбел»	4.02.45	Потоплена юго-западнее о. Палаван японским самолетом.
«Кит»	.3.45	Причины гибели точно не известны.
«Ланцетфиш»	15.03.45	Вылетела на берег возле Бостона, снята с мели, списана.
«Триггер»	28.03.45	Потоплена глубинными бомбами японских эскортных кораблей «Микура», № 33 и № 39 в районе островов Найсей Сёто. [417]
«Снук»	.4,45	Причины гибели точно не известны.
«Лагарто»	3.05.45	Потоплена глубинными бомбами японского минного заградителя «Хацутака» в Сиамском заливе.
«Боунфиш»	18.06.45	Потоплена в заливе Тояма японскими охотниками за подводными лодками.
«Булхед»	6.08.45	Вероятно потоплена в районе о. Хальмахера японским самолетом.

Японские военные корабли, потопленные американскими подводными лодками

«Конго»	**Линкор** 21.11.44	«Силайон»
	Авианосцы	
«Тюё» **«Сёкаку»**	4.12.43 19.06.44	«Сэйлфиш» «Кавэлла»
«Тайхо»	19.06.44	«Альбакор»
«Таё»	18.08.44	«Рэшер»
«Уньё»	16.09.44	«Барб»
«Синьё»	17.11.44	«Спейдфиш»
«Синано»	29.11.44	«Арчерфиш»
«Унрю»	19.12.44 **Авиатранспорт**	«Редфиш»
«Мидзухо»	2.05.42	«Драм»
	Тяжелые крейсера	
«Како»	14.11.42	S-44
«Атаго»	23.10.44	«Дартер»
«Майя»	23.10.44	«Дэйс»

	Легкие крейсера	
«Тэнрю»	18.12.42	«Альбакор»
«Агано»	17.02.44	«Скейт»
«Тацута»	13.03.44	«Сэндлэнс»
«Юбари»	27.04.44	«Блюджилл»
«Ои»	19.07.44	«Флэшер»
«Нагара»	7.08.44	«Кроукер»
«Натори»	18.08.44	«Хардхед»
«Тама»	25.10.44	«Джеллао»
«Исудзу»	7.04.45	«Чарр», «Гэбилан»
	Эсминцы	
«Нацусио»	8.02.42	S-37
«Арарэ»	5.07.42	«Гроулер»
«Ямакадзэ»	25.06.42	«Наутилус»
«Ненохи»	5.07.42	«Тритон»
«Окикадзэ»	10.01.43	«Триггер»
«Осио»	20.02.43	«Альбакор»
«Хакадзэ»	23.01.43	«Гардфиш» [419]
«Исонами»	9.04.43	«Тотог»
«Нумакадзэ»	19.12.43	«Грэйбек»
«Сазанами»	14.01.44	«Альбакор»
«Судзукадзэ»	26.01.44	«Скипджек»
«Умикадзэ»	1.02.44	«Гардфиш»
«Минекадзэ»	10.02.44	«Поги»

«Сиракумо»	16.03.44	«Тотог»
«Акигумо»	11.04.44	«Редфин»
«Инадзума»	14.04.44	«Боунфиш»
«Икадзути»	13.05.44	«Хардер»
«Асанаги»	22.05.44	«Поллак»
«Минадзуки»	6.06.44	«Хардер»
«Хаянами»	7.06.44	«Хардер»
«Кадзэгумо»	8.06.44	«Хэйк»
«Мацукадзэ»	9.06.44	«Суордфиш»
«Таникадзэ»	9.06.44	«Хардер»
«Хокадзэ»	6.07.44	«Пэддл»
«Таманами»	7.07.44	«Минго»
«Усугумо»	7.07.44	«Скейт»
«Асакадзэ»	23.08.44	«Хэддо»
«Юнаги»	25.08.44	«Пикуда»
«Самидарэ»	26.08.44	«Бэтфиш»
«Сикинами»	12.09.44	«Гроулер»
«Акикадзэ»	3.11.44	«Пинтадо»
«Уракадзэ»	21.11.44	«Силайон»
«Симоцуки»	25.11.44	«Кавелла»
«Сигурэ»	24.01.45	«Блэкфин»
«Нокадзэ»	20.02.45	«Парго»

Миноносцы, эскортные миноносцы		
№ 1	13.01.43	«Гардфиш»
№39	23.04.43	«Сивулф»
«Фуё»	20.12.43	«Паффер»
«Карукая»	10.05.44	«Код»
«Касасаги»	26.09.44	«Рейзорбэк»
«Саги»	8.11.44	«Ганнел»
№46 **«Ёдори»**	10.11.44 17.11.44	«Гринлинг» «Ганнел»
«Саназ»	18.11.43	«Блюфиш»
№38	25.11.44	«Атьюл»
«Момо»	15.12.44	«Хокбилл»
«Тидори»	24.12.44	«Тайлфиш»
«Кари»	16.07.45	«Байя»

Основные данные о торпедных атаках американских подводных лодок при боевых действиях против японских морских сообщений в период Второй мировой войны [22]

Годы	Продолжительн. патрулирования в р-не боевых действий, суток	Число торпедных атак			Расход торпед		
		общее число атак	число успешных атак	процент успешных атак	общий расход торпед	расход на одно потопленное судно	расход на уничтожение 1 тыс. т
1941	281	31	6	19,4	66	11	2,1
1942	5167	539	134	24,9	1442	10,8	2,6
1943	6742	1049	308	29,4	3919	12,7	2,9
1944	11700	1648	549	33,3	6092	11,1	2,5
1945	7741	845	155	18,4	3211	20,7	7,2
ВСЕГО	31631	4112	1152	в средн. 28,0	14730	в средн. 13,3	в средн. 3,5

Потери японского торгового флота от американских подводных лодок во Второй мировой войне [23]

Годы	Общие потери от действий американского флота		Потери от подводных лодок		Удельный вес потерь от подводных лодок, %	
	число судов	тоннаж	число судов	тоннаж	по числу судов	по тоннажу
1941						
Декабрь	9	48594	6	31693	66,7	65,2
1942						
Январь	13	59407	7	28351	53,8	47,7
Февраль	9	33248	5	15975	55,6	48,0
Март	14	78690	7	26183	50,0	34,5
Апрель	7	36684	5	26886	71,4	73,1
Май	22	96656	20	86110	90,9	89,1
Июнь	8	32379	6	20021	75,0	61,8
Июль	11	64417	8	39356	72,7	61,1 [421]
Август	19	86381	18	76652	94,7	88,7
Сентябрь	12	46579	11	39389	91,7	84,6
Октябрь	30	153640	25	118920	83,3	77,4
Ноябрь	25	147913	8	35358	32,0	23,9
Декабрь	18	58410	14	48271	77,8	82,6
ИТОГО	**188**	**894404**	**134**	**561472**	**70,9**	**62,8**

1943						
Январь	28	122590	18	80572	64,3	65,7
Февраль	17	87443	11	54276	64,7	62,1
Март	36	147386	26	109447	72,2	74,3
Апрель	27	131782	19	105345	70,4	79,9
Май	33	126296	29	122319	87,9	96,8
Июнь	26	102534	25	101581	96,2	99,1
Июль	23	87209	20	82734	86,9	94,9
Август	21	91098	19	80799	90,5	88,6
Сентябрь	44	175094	38	157002	86,4	89,6
Октябрь	34	134876	27	119623	79,4	88,7
Ноябрь	67	310420	44	231683	65,7	74,6
Декабрь	57	198755	32	121531	56,1	62,6
ИТОГО	**413**	**1715483**	**308**	**1366912**	**74,6**	**79,6**

1944						
Январь	84	332437	50	240840	59,5	72,4
Февраль	106	501975	54	256797	50,9	51,2
Март	52	209220	26	106529	50,0	50,9
Апрель	36	126933	23	95242	63,9	75,0
Май	68	275331	63	264713	92,6	96,5
Июнь	70	278184	48	195020	68,6	70,1
Июль	59	232542	48	212907	81,4	91,5
Август	62	289553	49	254348	79,0	87,8
Сентябрь	117	419377	47	181363	40,2	43,2
Октябрь	128	503426	69	328843	53,1	65,3
Ноябрь	95	389176	54	220476	56,8	56,7
Декабрь	36	171207	18	103836	50,0	60,6
ИТОГО	**913**	**3729361**	**549**	**2460914**	**60,1**	**65,9** [422]

1945						
Январь	122	416648	22	93796	18,0	22,5
Февраль	25	80S66	15	55746	60,0	69,2
Март	70	166131	24	70727	34,3	42,6
Апрель	49	99890	18	60696	36,7	60,8
Май	114	201784	17	32394	14,9	16,1
Июнь	104	192309	43	92267	41,3	47,9
Июль	110	233610	12	27408	10,9	11,7
Август	26	59425	4	14559	15,4	24,5
ИТОГО	**620**	**1450363**	**155**	**447593**	**25,0**	**30,9**
ВСЕГО	**2143**	**7838205**	**1152**	**4868584**	**53,7**	**62,1**

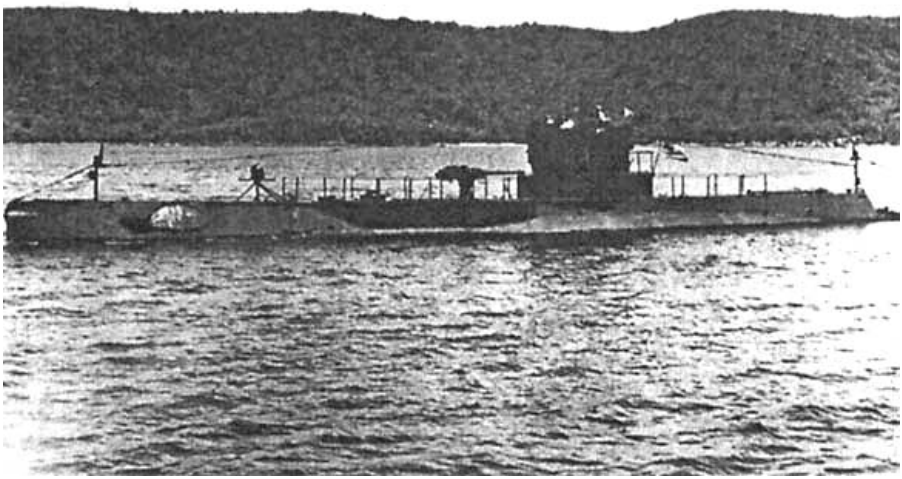
Список иллюстраций

Вице-адмирал Чарльз Локвуд (слева) вместе с летчиками, спасенными подводной лодкой «Тэнг»

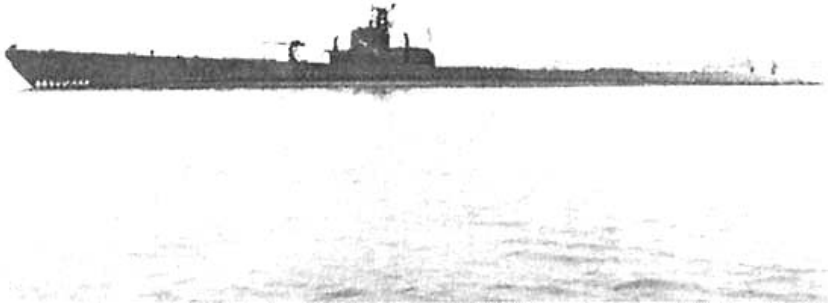
Адмирал Нимиц вручает Морской Крест Томасу Клакрингу, командиру подводной лодки «Гардфиш»

Подводная лодка S-28

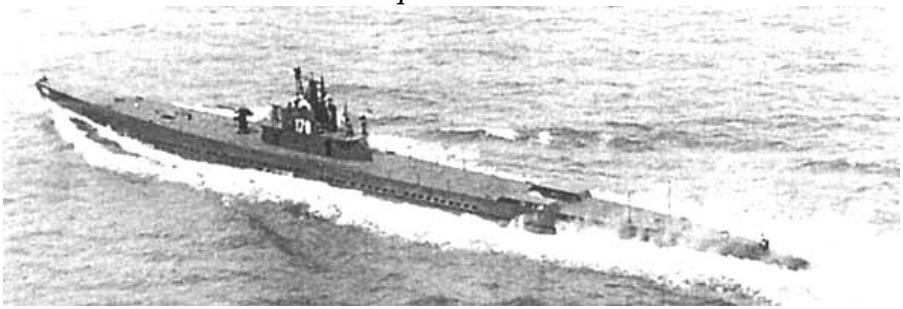
Подводная лодка «Наутилус»



Подводная лодка R-12

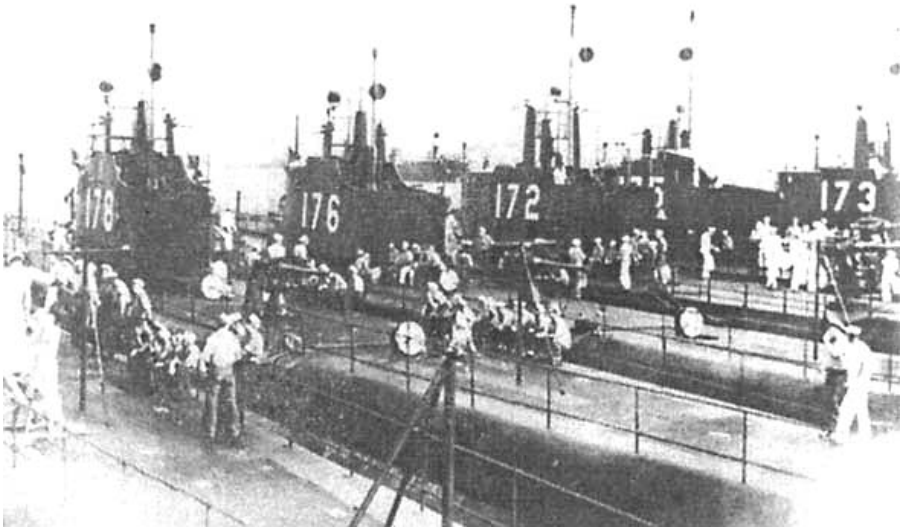


Подводная лодка «Каттлфиш»

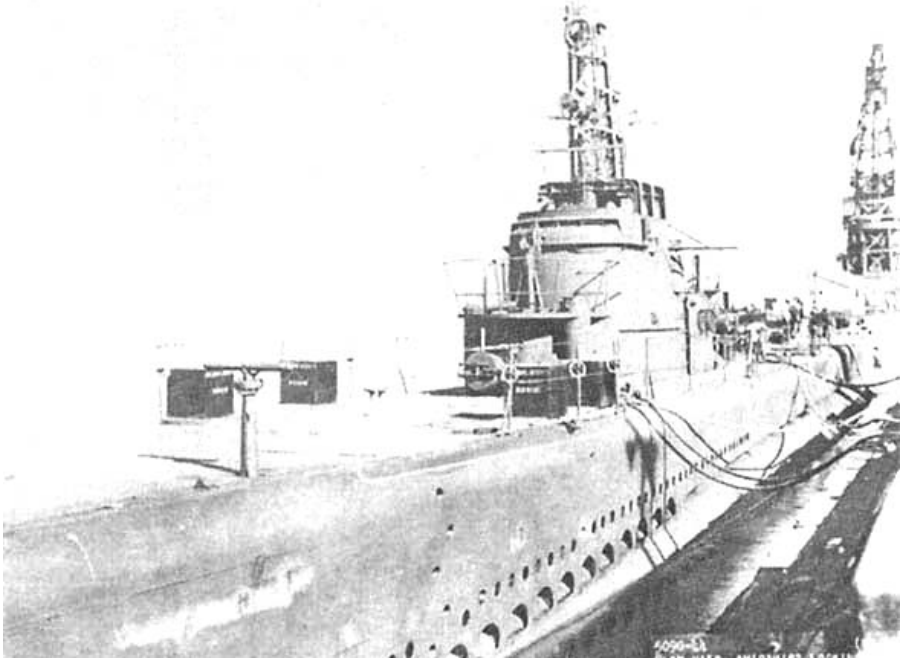


Подводная лодка «Кашалот»

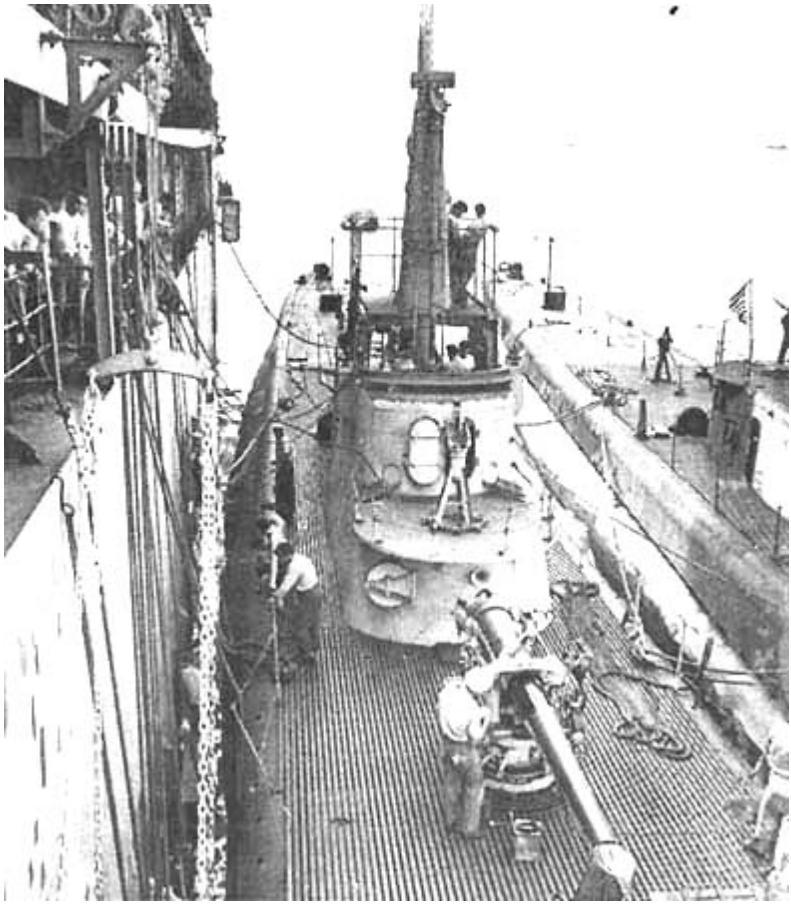
Подводная лодка «Пайк»



Флотилия лодок типа «Р» в базе



Подводная лодка «Скалпин» в августе 1944 года

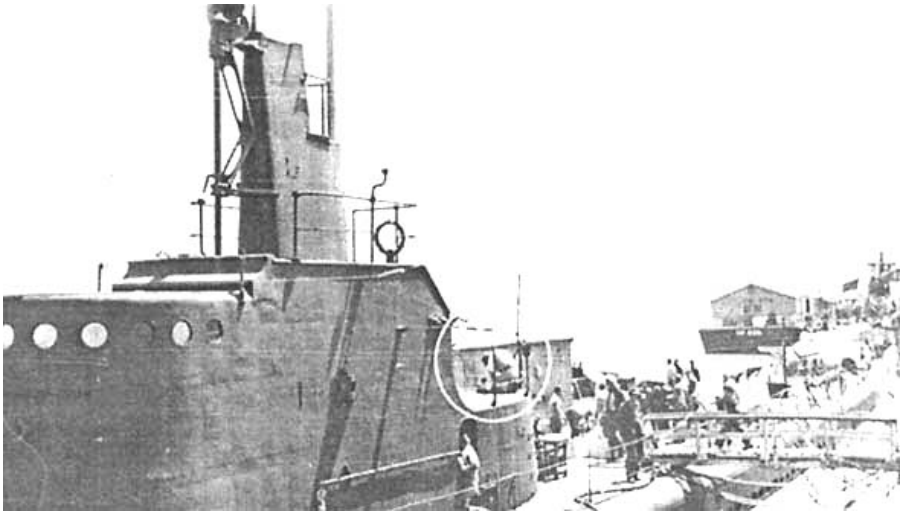


Подводная лодка «Бэшо»

Подводная лодка «Сарго» в августе 1944 года

Подводная лодка «Скорпион»

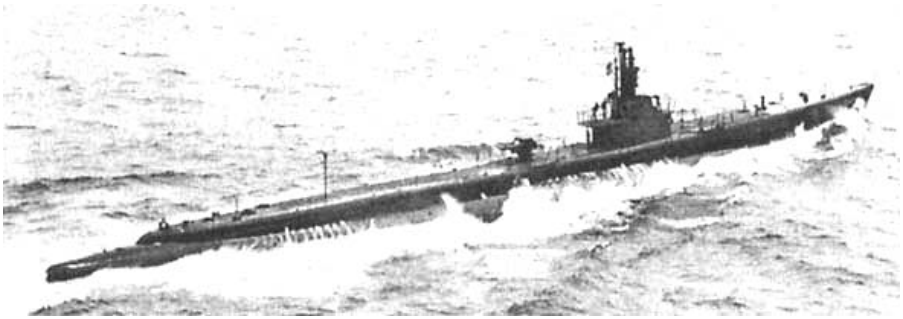
Капитан-лейтенант Дадли Мортон и его старпом лейтенант Ричард О'Кейн на мостике «Уоху»



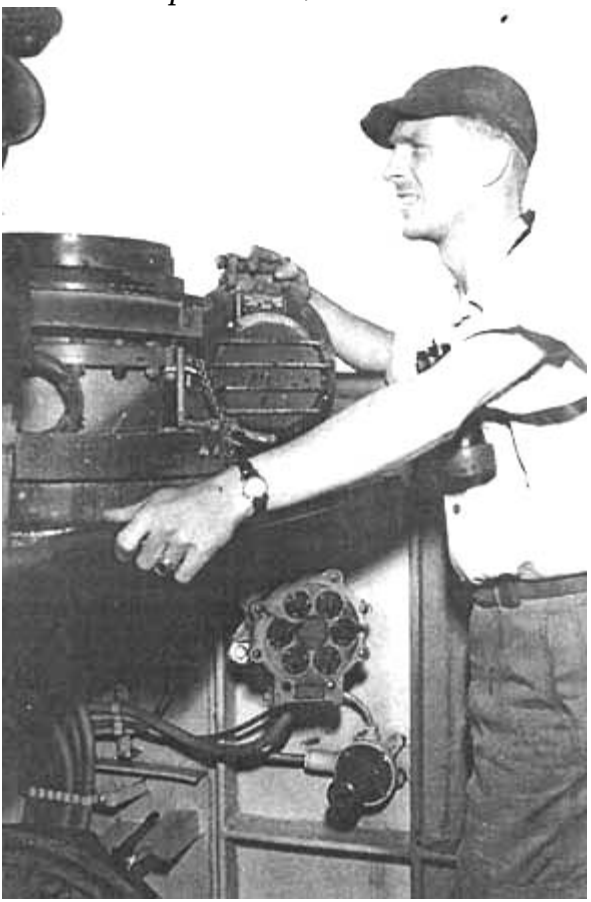
Подводная лодка «Уоху» в августе 1942 года

Подводная лодка «Марлин»

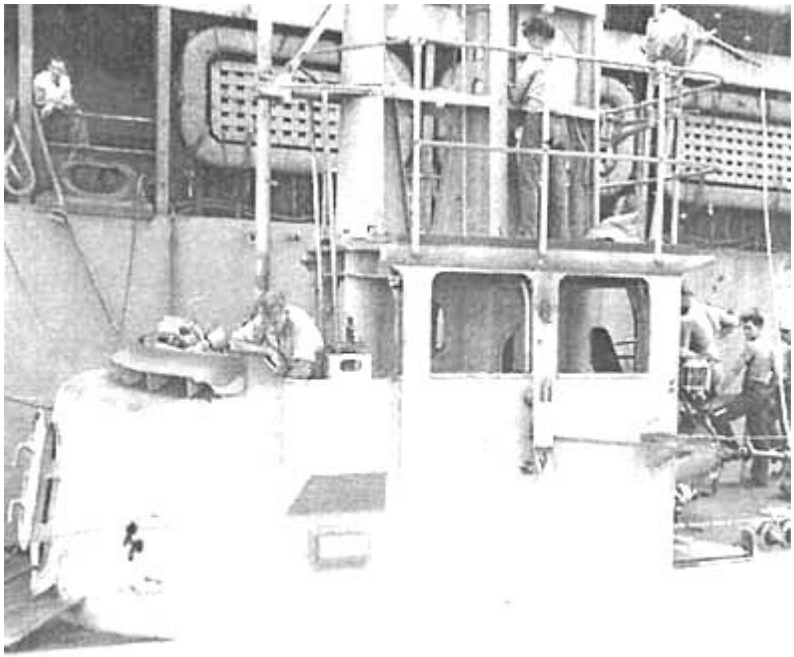
Подводная лодка «Грэйбек» в августе 1943 года



Подводная лодка «Тар» в мае 1944 года

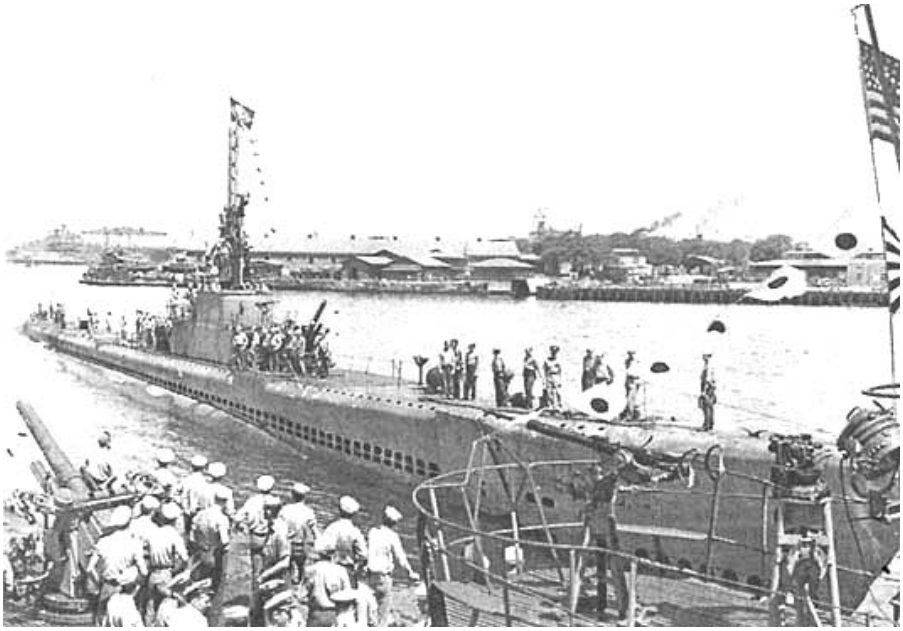


Мостик подводной лодки «Тиноса», прицел для торпедной стрельбы



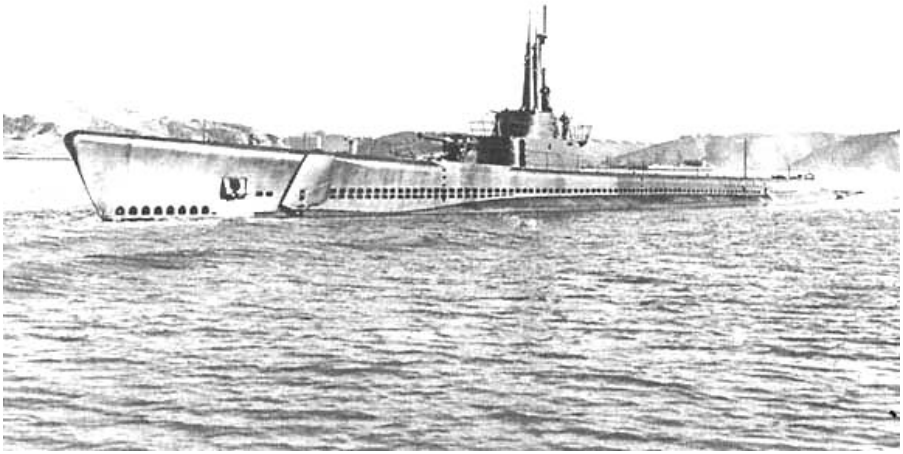
Мостик подводной лодки «Бэшо» в августе 1944 года

Подводная лодка «Траут»

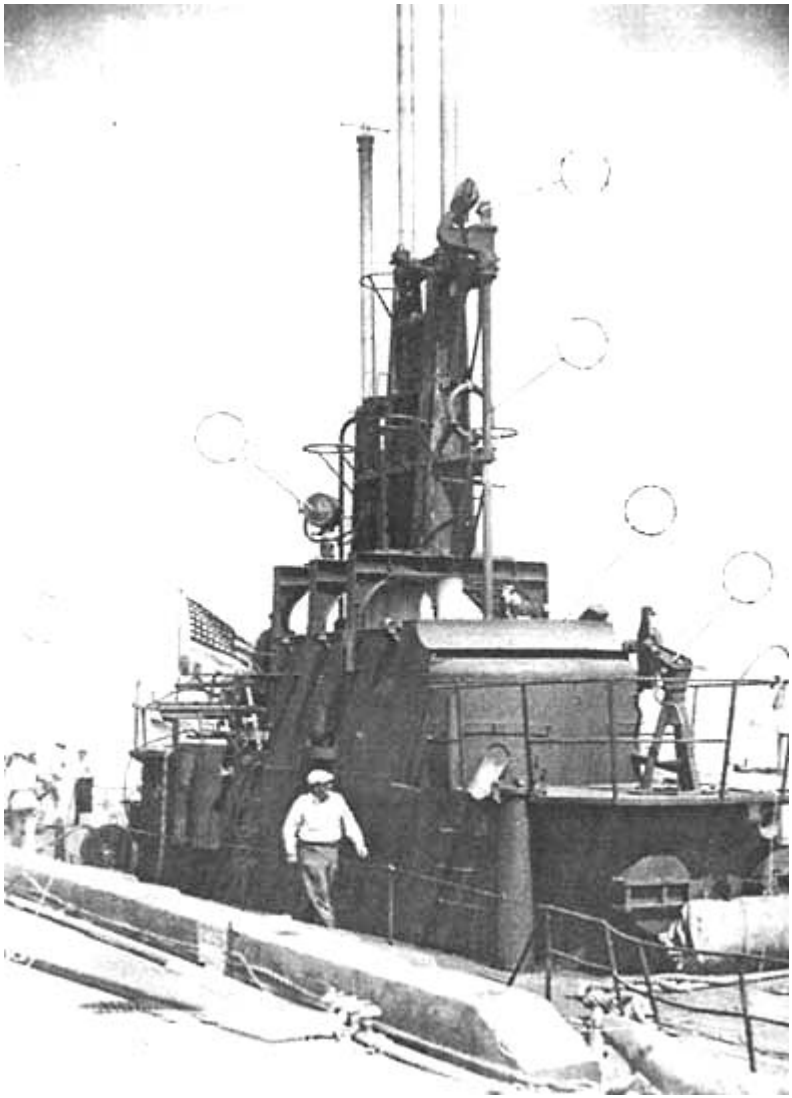


Подводная лодка «Тиноса» в 1945 году

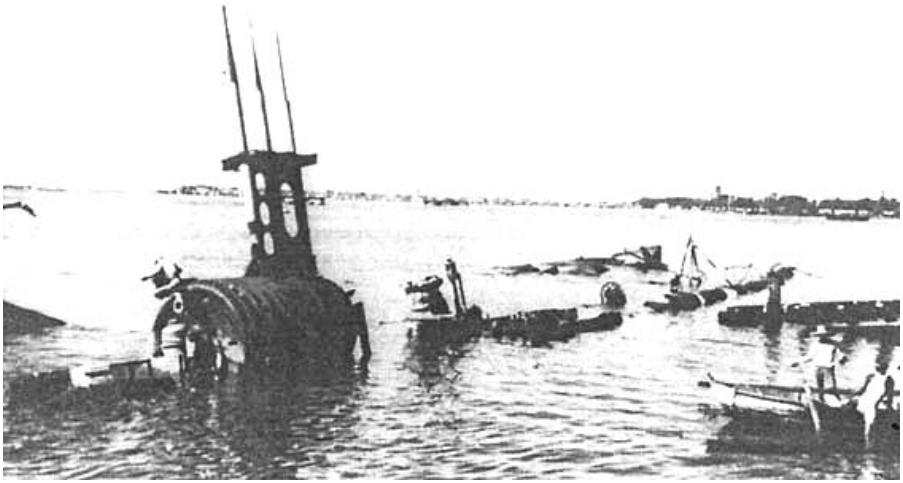
Командир подводной лодки у перископа



Подводная лодка «Тэнг» в декабре 1943 года

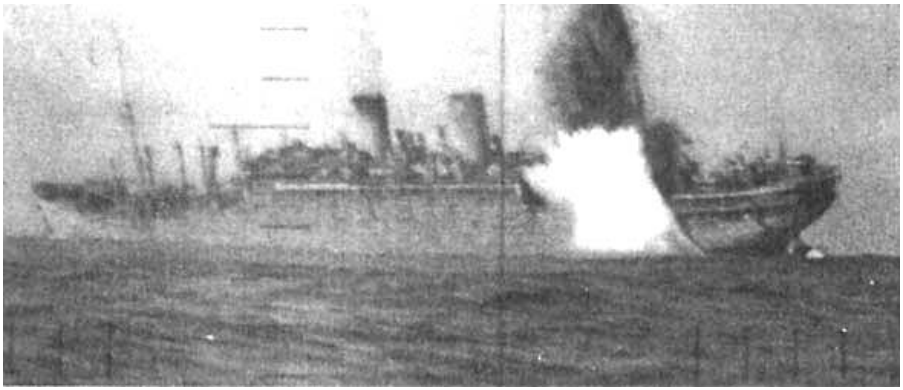


Рубка подводной лодки «Триггер», август 1944 года



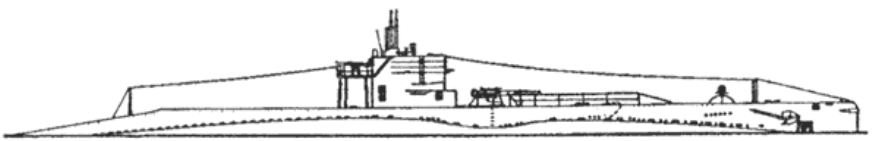
Подводная лодка «Силайон», потопленная в Кавите

Старые лодки типа «S» в Датч-Харборе на Алеутских островах



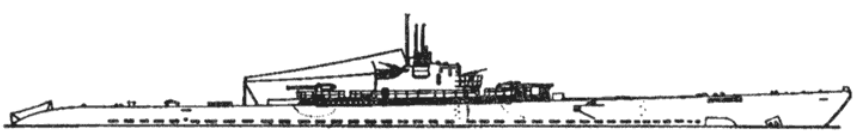
Японский лайнер «Рюко-мару», торпедированный подводной лодкой «Паффер» 1 января 1944 года

Тип S-28



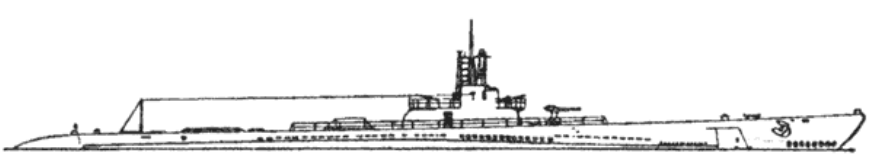
Подводная лодка типа S-28. Водоизмещение: 8541/1062 t. Размеры: 66,9 x 6,3 x 4,8 м. Машины: 2-вальные дизеля + электромоторы 1200 shp/1500 shp — 14/11 узл. 3420 миль @ 6,5 узл. Вооружение: 4 ТА 533 мм (нос), 1 — 102/50 мм. Экипаж: 38 человек.

Тип Narwal



Подводная лодка типа Narwal. Водоизмещение: 2987 t/3960 t. Размеры: 113,08 x 10,13 x 5,16 м. Машины: 2-вальные дизеля + электромоторы 5633 shp/1600 shp = 17,4/8 узл. 18000 миль @ 10узл./50 миль @ 5 узл. Вооружение: 6 ТА 533 мм (4 нос, 2 корма), 2 — 152/53 мм, 2–7,6 мм. Экипаж: 89 человек.

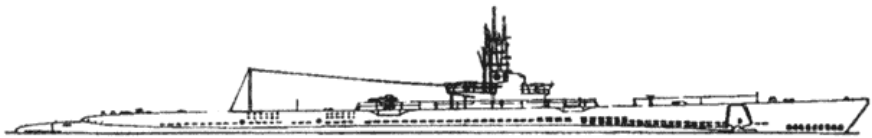
Тип Cachalot



Подводная лодка типа Cachalot. Водоизмещение: 1120 t/1650 t.

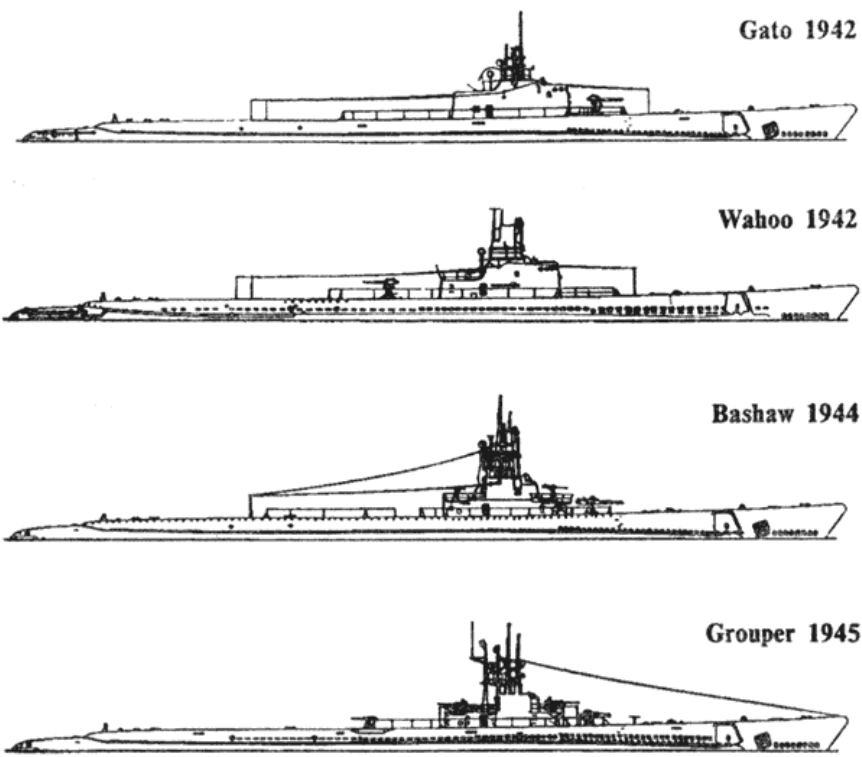
Размеры: 82,88 x 7,54 x 4,27 м. Машины: 2-вальные дизеля + электромоторы 2770 shp/1600 shp = 17/8 узл. 11000 миль @ 10 узл./50 миль @ 5 узл. Вооружение: 6 ТА 533 мм (4 нос, 2 корма, 22 торпеды),1 — 76/50 мм, 3-12,7 мм. Экипаж: 51 человек.

Тип Gar



Подводная лодка типа Gar. Водоизмещение: 1475 t/ 23701. Размеры: 93,63 x 8,31 x 4,57 м. Машины: 2-вальные дизеля + электромоторы 5400 shp/2740 shp = 20/8,75 узл. Вооружение: 10 ТА 533 мм (6 нос, 4 корма, 24 торпеды), 1 — 76/50 мм, 2 — 12,7 мм. 11000 миль @ 10 узл./96 миль @ 2 узл. Экипаж: 60 человек.

Тип Gato



Тип Gato. Водоизмещение: 15251/2415 т. Размеры: 95,0 x 8,31 x 4,65 м. Машины: 2-вальные дизеля + электромоторы 5400 shp/2740 shp = 20,25/8,75 узл. 11000 миль @ 10 узл./96 миль @ 2 узл. Вооружение: 10 ТА 533 мм (6 нос, 4 корма, 24 торпеды),1 —

76/50 мм, 2-12,7 мм. Артиллерийское вооружение усиливалось в течение всей войны. Стандартный вариант конца войны: 1 — 127/50 мм, 1 — 40 мм, 1 — 20 мм. Экипаж: 80 человек.

notes

Примечания

1

В подчинении главнокомандующего ВМС США на Тихом океане, помимо подводных сил, находились также один-два номерных флота и формирования морской пехоты, действовавшие в центральной, южной и северной частях Тихого океана. — Прим. ред.

2

Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во Второй Мировой войне. Сокращенный перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1957.

3

Ч. Локвуд, Г. Адамсон. Морские дьяволы. Перевод с английского. Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1958.

4

С.Э. Морисон. Битва за Атлантику (1939-43). Сокращенный перевод с английского. Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1956; Битва за Атлантику выиграна (1943-45). Сокращенный перевод с английского. Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1959

5

Предмет военной формы шотландских стрелков. — Прим. ред.

Это типичная фальсификаторская оценка роли и значения боя у атолла Мидуэй, принятая американской историографией. В действительности этот бой не мог создать перелома в военных действиях на Тихом океане потому, что он преследовал ограниченные, вспомогательные цели. После боя у атолла Мидуэй Япония продолжала сохранять общее превосходство в силах, которое позволило ей успешно провести ряд мероприятий наступательного характера против ВМС США. — Прим. ред.

7

Локвуд предпочитает умалчивать о том, что окончательная победа над империалистической Японией могла быть достигнута лишь в результате разгрома основных японских сил, находившихся на территории Китая. Для самостоятельного решения такой задачи у США на Тихом океане не было достаточных сил. Это в свое время признавалось и американским военным руководством. Так, адмирал У. Леги, являвшийся в годы войны начальником штаба президента США, в своей книге «Я был там» писал, что американское военное министерство было убеждено в том, что «США необходима помощь русских для того, чтобы довести войну против Японии до успешного завершения». — Прим. ред.

8

В Англии и Австралии получение белого пера означает обвинение в трусости. Его обычно присылают людям, уклоняющимся от военной службы. — Прим. ред.

9

Подобные заключения понадобились автору книги для того, чтобы непомерно превознести значение американского оружия в военных действиях на Тихом океане и доказать, что победа над милитаристской Японией решалась якобы на море. Главной целью столь тенденциозных рассуждений является стремление умалить выдающуюся роль Советского Союза в разгроме империалистической Японии. — Прим. ред.

10

Этим «секретным оружием и боевой техникой» являлись средства маскировки и самонаводящаяся торпеда. — Прим. ред.

11

Автор имеет в виду Женевские конвенции (Красного Креста) 1864, 1906 и 1929 гг. «Об улучшении участи больных и раненых в действующих армиях». Согласно ст. 9 этих конвенций персонал санитарных отрядов, транспортов и госпиталей должен пользоваться покровительством враждебной стороны. — Прим. ред.

12

Для потопления «Ямато» потребовалось десять попаданий торпед и пять попаданий бомб среднего калибра. — Прим. ред.

13

Подробно этот поход описан в книге Ч. Локвуда, Г. Адамсона «Морские дьяволы». Перевод с английского. Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1958. — Прим. ред.

Здесь Локвуд, по существу, соглашается с этим ложным утверждением американской печати. Общеизвестно, что использование Соединенными Штатами атомных бомб против японских городов Хиросима и Нагасаки не вызывалось военной необходимостью и преследовало не военные, а политические цели.

Использованием атомных бомб реакционные круги США пытались отвлечь внимание мировой общественности от знаменательного события — вступления Советского Союза в войну против Японии. Эти бомбы имели целью устрашение СССР и знаменовали начало «атомной дипломатии» и «холодной войны» против Советского Союза. — Прим. ред.

15

Военно-морская техническая служба — разведывательный орган, занимавшийся изучением техники и оружия противника. — Прим. ред.

16

Этим утверждением автор пытается доказать, что развитие подводного кораблестроения в России в начале XX века началось с покупки лодки за границей и основывалось на иностранных образцах. Фактически наше отечественное подводное кораблестроение развивалось совершенно самостоятельно. — Прим. ред.

Эти цифры расходятся с данными других источников и поэтому требуют критической оценки. — Прим. ред.

18

Устройство в виде подъемной трубы, сообщающейся с атмосферой, которое обеспечивает работу дизелей под водой. — Прим. ред.

19

Это излюбленный прием лживой американской пропаганды. Представляя интересы монополистических кругов США, Локвуд пытается «аргументировать» бешеную гонку вооружений, ведущуюся в США в агрессивных целях, якобы существующей угрозой со стороны советских подводных лодок. — Прим. ред.

20

Современная действительность опровергла предсказания этого «выдающегося авторитета». Наша Родина уже давно располагает межконтинентальными баллистическими ракетами и другими новейшими средствами борьбы, которые навсегда ликвидировали былую «неуязвимость» американского континента и способны нанести уничтожающий ответный удар по агрессору, где бы он ни находился. — Прим. ред.

21

По данным американской печати, управляемый снаряд класса «корабль — земля» типа «Лун» в настоящее время снят с вооружения. — Прим. ред.

22

Составлено по данным Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. Пер. с англ. Изд. иностр. лит., 1951.

23

Составлено по данным Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. Изд. иностр. лит., 1957.